

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav etnologie

Bakalářská práce

Aleš Smrčka

Tradiční způsob dopravy materiálu v Krkonoších

Traditional Method of Transporting Material in the Krkonose Mountains

Praha 2013

Vedoucí práce: PhDr. Jan Pargač, CSc.

Poděkování:

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce PhDr. Janu Pargačovi, CSc. za vedení práce, cenné rady a připomínky. Rovněž děkuji svým respondentům, kteří mi poskytli důležité informace, bez kterých by tato práce nevznikla.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 29. 04. 2013

.....
Aleš Smrčka

Abstrakt:

Předložená bakalářská práce *Tradiční způsob dopravy materiálu v Krkonoších* seznamuje čtenáře s transportem materiálu v krkonošských horách pomocí tradičních dopravních prostředků v období od druhé poloviny 16. století až po současnost. Pro Krkonoše v rámci transportu měla značný význam alpská kolonizace, která proběhla v druhé polovině 16. století. Kolonisté z Alp byli do Krkonoš pozváni za účelem těžby a následné dopravy dřeva. Při práci v lese, plavení dřeva a při budním hospodářství začali používat tradiční dopravní prostředky, jako byly smyky, trakař, kolečko, loktuše, krosny a saně. Specifické jsou například saně rohačky, které si alpští osídlenci přinesli z alpských zemí. Užívání jednotlivých prostředků se odvíjelo od druhu přepravovaného materiálu, terénu, ročního období a částečně i pohlaví. Některé transportní prostředky postupně měnily účel používání. Například saně rohačky našly uplatnění také v turistice a v dnešní době se namísto přepravy materiálu uplatňují především při soutěžních závodech. V současnosti se také ve vyšších polohách hor k přibližování dřevěných klád běžně užívá kůň.

Klíčová slova:

doprava, dřevo, hory, Krkonoše, krosna, materiál, plavení, rohačky, saně, smyk

Abstract:

This bachelor's thesis named *Traditional Method of Transporting Material in the Krkonose Mountains* acquaints the readers with the modes of material transportation in the Krkonose Mountains by traditional transport means from the mid 16th century to the present day. As far as transportation is concerned, the colonization by the Alpine residents occurring in the second half of the 16th century was of a great importance. The colonials coming from the Alps were invited to the Giant Mountains to harvest and subsequently transport timber. They were using traditional means of transportation, as for instance chutes, barrows, wheelbarrows, “loktuše” (square bagging), frame backpacks and sledge, when working in the forest, timber floating or lodge and chalet building. The specific means of transportation were selected according to the material transported, terrain, season and partially to the gender of the worker. Some of the transportation means gradually changed their purpose. For example the bob-sleigh was later employed in tourism and nowadays – instead of material transportation – is mainly used as sports equipment. Today, horses are usually employed to draw timber logs down from the areas of higher altitudes.

Key words:

transportation, wood, mountains, Krkonose, backpack, material, floating, rohacky, sledge, skid

OBSAH

Úvod.....	7
1. Tradiční dopravní prostředky v kulturněhistorickém kontextu	10
2. Doprava na saních.....	13
2.1 Pojem saně.....	13
2.2 Základní charakteristika saní rohaček	13
2.3 Konstrukce rohaček.....	16
2.4 Výroba rohaček	19
2.5 Zácvik budoucího dřevaře na rohačkách.....	23
2.6 Svázka dřeva	23
2.7 Každodenní život svážejíciho	25
2.8 Rekonstrukce svázky na saních rohačkách.....	27
2.9 Postupná proměna využití saní rohaček	29
2.10 Novodobé využití saní rohaček.....	30
2.11 Saně vlčky.....	31
2.12 Saně kriplata	33
3. Doprava na krosnách	34
3.1 Základní charakteristika krosny	34
3.2 Krosna lavičková.....	36
3.3 Krosna desková.....	37
3.4 Krosna pultová	39
3.5 Povolání profesionálního nosiče	41
3.6 Novodobé užívání krosny k dopravě materiálu	43
4. Plavení dřeva v Krkonoších.....	44
4.1 Historie plavení.....	44
4.2 Příprava vodních cest k plavení	47
4.3 Způsob plavení dřeva	49
4.4 Problémy spojené s plavením dřeva.....	50
5. Ostatní druhy tradiční dopravy materiálu.....	52

5.1 Trakař	52
5.1.1 Základní charakteristika	52
5.1.2 Konstrukce a výroba trakaře	53
5.2 Kolečko	57
5.3 Loktuše	58
5.4 Kůň	61
5.5 Vůz	64
5.6 Smyk	65
5.6.1 Pojem smyk	65
5.6.2 Historie smýkání dřeva v Krkonoších	65
5.6.3 Základní charakteristika žlabů	66
5.7 Sněžnice	67
5.8 Putna	68
5.9 Nůše	69
Závěr	70
Použité zdroje informací	72
Seznam fotografií	78
Fotografická příloha	80

ÚVOD

Transport doprovází člověka od nepaměti a řadí se mezi důležité součásti jeho života. Přemísťování zboží, ale i samotného člověka, si lze denně všimnout v mnoha končinách světa a v nejrozličnějším prostředí lidské kultury. Vzhledem k tomu, že je fenomén transportu spjat s každodenním životem člověka, představuje doprava pro etnologii neopominutelnou kapitolu. Předkládaná bakalářská práce, jež se nazývá *Tradiční způsob dopravy materiálu v Krkonoších*, se zabývá transportem materiálu v horském prostředí Krkonoš za pomoci tradičních dopravních prostředků.

Důvodů, proč jsem si zvolil toto téma, je několik. V první řadě bych uvedl, že mě k tématu přivedl dlouhodobý zájem o transport. V rámci studia etnologie bych se rád tomuto odvětví hmotné kultury věnoval v širším měřítku. Pro začátek jsem si vybral pro mě známé Krkonoše, které představují z hlediska tradiční dopravy velice zajímavý terén. V druhé polovině 16. století se zde uskutečnila alpská kolonizace, která vtiskla zdejší lidové kultuře specifické prvky. Projevily se i v oblasti transportu. Druhým impulsem se stala má účast při natáčení filmového dokumentu *Krkonošské rohačky*, který byl odvysílán v roce 2008 Českou televizí a jehož autorem byl můj otec Vít Smrčka. Účastnil jsem se příprav filmu a věnoval se fotografické dokumentaci svážky dřeva na saních rohačkách pro filmové účely.

O dopravě materiálu v Krkonoších se můžeme mnohé dozvědět v literatuře, ze které čerpá i tato práce. Jedná se především o knihy a periodika regionálního charakteru. Vzhledem k tomu, že značnou část Krkonoš v minulosti osidlovalo německy mluvící etnikum, můžeme částečné informace získat z německé literatury. Jedná se především o monografie zabývající se celkově krkonošskými horami nebo jejich vybranými oblastmi. Z nich lze zmínit například Hoserovu monografii z počátku 19. století *Das Riesengebirge und seine Bewohner* či knihu *Volks- und Heimatkunde des politischen Bezirkes Hohenelbe und der deutschen Gemeinden der im Westen angrenzenden Gerichtsbezirke Neupaka und Starkenbach* z roku 1915, jejímž autorem je Franz Josef Jirasek. V těchto publikacích je popsána vedle přírodních podmínek hor také historie dané oblasti a samotný způsob života horalů, který je spjat především s prací v lese a budním hospodářstvím. Můžeme zde získat také informace o dopravě nejrozličnějšího materiálu, k němuž se řadilo kupříkladu seno. Přestože se nejedná o ucelený text věnující se samotnému transportu, nalezneme zde zajímavé a cenné informace k dopravě, jako jsou například číselné údaje dokládající hmotnost přepravovaného nákladu na konkrétním dopravním prostředku. Horské dopravě materiálu v Krkonoších je věnována pozornost také

v česky psaných textech. Jejimi autory jsou převážně profesionální lesní pracovníci či muzejní odborníci, kteří se v druhé polovině 20. století v rámci nejrůznějších témat věnovali přírodě a také historii osidlování v Krkonoších. Téma dopravy tak můžeme nalézt v místním sborníku *Krkonoše a Podkrkonoší* nebo v pravidelně vycházejícím periodiku *Krkonoše – Jizerské hory*. Cenné příspěvky se objevují také v periodiku *Veselý výlet*, jehož vydavateli jsou Miloslav a Pavel Klimešovi. V rámci knižní produkce regionálního charakteru nelze opominout monografii *Toulky krkonošskou minulostí* z roku 1978 od Theodora Lokvence. Autor se v této publikaci věnuje Krkonošům z širší perspektivy. Čtenář zde získá informace o přírodních podmínkách hor, ale také o jejich osidlování a způsobu života. Pro tradiční transport představují důležitou část knihy kapitoly věnující se plavení dřeva a budnímu hospodářství, kde se autor zmiňuje o dopravě sena. V novější podobě se Theodor Lokvenc věnuje tématu dopravy v monografii *Krkonoše* vydané roku 2007. V rámci akademických prací se nám ke studiu nabízí bakalářská práce obhájená roku 2012 na Ústavu evropské etnologie Filozofické fakulty Masarykovy univerzity v Brně *Historie tradičního transportu ve východních Krkonoších*, ve které se autorka věnuje dopravě a pašeráctví ve východní části krkonošského pohoří. Dalšími informačními zdroji regionálního charakteru jsou polsky psané publikace, jako je monografie *Karkonosze*, věnující se užívání transportních prostředků v turistice. Tomuto tématu se věnují například místní tiskoviny, které informují především o každoročně se konajících soutěžích na saních rohačkách. V rámci literatury nelze opomenout texty obsažené v literatuře nadregionálního charakteru. Jedná se například o národopisnou encyklopedii *Lidová kultura* z roku 2007 či *Československou vlastivědu* z roku 1968, dále pak publikaci *Land Transport in Europe* či publikaci *Kultura ludowa Słowian*, jejímž autorem je Kazimierz Moszyński. Ze známých etnografů druhé poloviny 20. století se tradiční dopravě v Krkonoších věnoval zejména Ludvík Baran. Své studie publikoval především v *Českém lidu* a *Československé etnografii*.

O dopravě materiálu v krkonošských horách vypovídají také ikonografické materiály. Typickým příkladem je kresba Ericha Fuchse z 30. let 20. století, opublikovaná například v monografii *Krkonoše* z roku 2007. Autor kresby zachycuje dopravu hnoje pomocí trakaře a kladky. Další velmi cenná kresba Ericha Fuchse, která je součástí přílohy této práce, zachycuje horala dopravujícího v létě seno v loktuši k saním rohačkám, které disponují dřevěnými koly.

Důležité informace pro napsání této práce o tradiční dopravě materiálu v Krkonoších jsem získal při opakovaných terénních výzkumech. Při nich jsem se setkal s místními pamětníky, kteří byli či stále jsou v běžném i profesním životě s tradiční dopravou materiálu

v krkonošských horách spjatí. Terénní výzkumy prokázaly svou nezastupitelnou roli základní etnografické metody při tvorbě prací o lidové kultuře. Při terénním výzkumu jsem u pamětníků získal řadu cenných informací v literatuře dosud nepublikovaných. Za vše bych na tomto místě uvedl zdokumentování konstrukce a výroby saní rohaček. Podařilo se mi najít pamětníka Jana Adolfa z Lahrových Bud, který jako mladý rohačky vyráběl a dokázal tak jejich výrobu popsat. Méně obvyklou, ale pro mě velice přínosnou metodu práce představovaly dvě rekonstrukce svážky dřeva na rohačkách uskutečněné v roce 2007 a 2010 v Krkonoších. První jsem se zúčastnil jako pozorovatel a zároveň prováděl fotografickou dokumentaci, druhou jsem již pomáhal organizovat a také obrazově dokumentovat.

Každá práce se píše za nějakým účelem. Cílem této bakalářské práce je seznámit čtenáře s tradičními dopravními prostředky užívanými od druhé poloviny 16. století k transportu materiálu v krkonošských horách. Musím zdůraznit, že práce se primárně zabývá tradiční dopravou materiálu, tedy využitím tradičních dopravních prostředků pro hospodářské účely a obživu horalů. Proto jsou v textu opomíjeny například lyže či nejrůznější sportovní saně. Kladu důraz na každodennost spjatou s transportem. Je zde proto například zachycena profese nosiče na Sněžku či život dřevařů, které v minulosti živila těžba a následná doprava dřeva na saních.

Poměrně bohatá literatura o historii osidlování a přírodě v Krkonoších svádí k domněnce, že téma tradičního transportu bylo pro tuto oblast zpracováno. Skutečnost je ale jiná. Ucelená práce věnovaná regionu Krkonoš a zpracovaná z pohledu etnologie chybí. I Ludvík Baran, který se dostal v tomto směru nejdál, se zaměřil na jednotlivé způsoby dopravy nebo dopravní prostředky. Tradičnímu lidovému transportu se věnoval na počátku své profesní kariéry. Patrně by dospěl k potřebné syntéze, ale téma dopravy později opustil a věnoval se více filmové a fotografické práci. Hlavním cílem této práce byla proto snaha o kompletní zpracování tradiční lidové dopravy materiálu v celém regionu Krkonoš.

1. TRADIČNÍ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY V KULTURNĚ-HISTORICKÉM KONTEXTU KRKONOŠ

Doprava materiálu patří k základním složkám hmotné kultury. V Krkonoších byla spjata s každodenní činností horalů. Abychom ale mohli mluvit o transportu v horském krkonošském prostředí, je nutné se alespoň stručně seznámit s osidlováním Krkonoš. Kolonisté totiž přinesli do hor vedle znalosti práce se dřevem a hospodářství i pro tuto oblast specifické dopravní prostředky. Mezi ně se především řadily pro Krkonoše typické saně zvané rohačky.¹

Počátky osidlování hor spadají již do mladší doby kamenné. V 9. až 11. století pak severní Podkrkonoší osidloval například slovanský kmen Bobřanů. Kolonizace Podkrkonoší pokračovala i v následujícím období a napomáhal ji v tom i panovník, který za odměnu rozdával neobhospodařovanou půdu, například šlechtě a klášterům. Například křížovníci Božího hrobu napomohli kolonizaci Trutnovska, v západní a střední části Krkonoš byli zase významnými kolonisty členové benediktýnského řádu. Kolonisty nebyli ale jen obyvatelé českého vnitrozemí. Na osidlování hor se podíleli rovněž osídlenci ze Slezska, němečtí a italscí kolonisté. V 15. století začali již do vyšších poloh hor pronikat Vlaši z Itálie, které do Krkonoš lákala především naleziště drahých kovů.²

V rámci transportu nás ale bude zajímat především alpská kolonizace Krkonoš, která se uskutečnila v druhé polovině 16. století. Tehdejší majitel středních a východních Krkonoš Kryštof Gendorf povolal z alpských zemí odborníky na těžbu dřeva, kteří měli za úkol zajistit těžbu a následnou dopravu dřeva pro kutnohorské doly z oblasti Malé a Velké Úpy.³ Spolu s odborníky přicházeli do Krkonoš dělníci, holzknechti, z Tyrolska, Štýrska a Korutan. Přinášeli s sebou nejen zkušenosti s těžbou a následným plavením dřeva či stavbou klauzur, ale také znalosti budního hospodářství a pro Krkonoše nové dopravní prostředky, jako byly smyky, saně rohačky či krosny.⁴ Pro alpské kolonisty nebylo těžké se přizpůsobit životu v Krkonoších, neboť tyto hory nabízely podobné přírodní podmínky jako Alpy. Veškerý způsob života včetně transportu tak bylo možné přenést z rakouských zemí do Krkonoš. Přesto nelze říci, že lidová kultura Krkonoš byla zcela jednotná, neboť Krkonoše, jak jsme si

¹ BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.; RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V. 1994, s. 34.

² LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 16 – 21.

³ LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 29.

⁴ BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.; RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V. 1994, s. 34.

ve stručnosti představili, ovlivňovalo více etnik. Alpská kolonizace hor, s níž souvisel i způsob života, patřila pouze k dominantním.⁵

Běžný den horalů vypadal následovně. Zatímco muži během pracovního dne trávili čas převážně v lese, kde spouštěli dřevěné klády po svazích nebo pomocí dřevěných smyků z vrcholů hor do údolí a poté plavili dřevo po řece, ženy se věnovaly převážně hospodářství.⁶ Na konci 16. století, kdy nastala krize v důsledku vytěžení dřeva, se ale situace změnila. Dřevaři kvůli této krizi a neplacení mezd byli nuceni buď opustit Krkonoše a pokračovat v těžbě a dopravě dřeva v jiných oblastech, či se věnovat jinému odvětví, jako bylo kupříkladu budní hospodářství, jehož znalosti si přinesli také z Alp.⁷ Po ukončení plavby dřeva se tak potomci alpských dřevařů začali stěhovat do vyšších neosídlených poloh hor, kde se natrvalo usídlovali a živili se prací v lese a hospodářstvím.⁸

V rámci svého hospodářství chovali horalé dobytek za účelem získávání mléka, ze kterého vyráběli máslo, tvaroh či sýry. Mezi typická domácí zvířata Krkonoš patřily krávy a kozy.⁹ Mléko a mléčné produkty pak hospodáři dopravovali do údolí na krosnách a v zimním období většinou na saních. Dopravní prostředky však sloužily i k transportu zboží z údolí do hor. Přestože se horalé snažili být soběstační, kvůli vysoké nadmořské výšce a málo úrodné půdě, na které se nedalo vypěstovat obilí, byli nuceni si z údolí dopravovat některé druhy potravin, jako byl kupříkladu chléb.¹⁰

S hospodářstvím a transportem v Krkonoších souvisí také doprava sena. Na tomto produktu byli horalé závislí, neboť seno patřilo k základnímu krmivu pro dobytek, který živil místní obyvatelstvo. Transportní prostředky tak v hospodářství nabývaly důležitého významu. Seno se do chalup dopravovalo na saních rohačkách, krosně, trakaři a loktuši, která, jak si v práci podrobněji představíme, sloužila rovněž jako prostředek k vhodnému ukládání sena na půdu, kdy se vytvářely na půdě jednotlivé kopečky sena řazené za sebou, a tím se šetřilo místo.¹¹

V pozdějších dobách, kdy byly vybudovány cesty, se začalo užívat v nižších polohách v údolí k dopravě sena také vozů. Ve vyšších polohách byly vozy s koňmi spíše výjimkou.

⁵ LOKVENC, T. inf. dne 13. 11. 2012, Opočno.

⁶ RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V. 1994, s. 30.

⁷ HERCÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 92.

⁸ ERLBECK, G. *Äpler im Aupatau, Ostdeutsche Familienkunde*, 1, 1978, s. 151.

⁹ SCHLITZ, Z. inf. dne 01. 10. 2011, Strážné.

¹⁰ JIRÁSEK, J. – HAENKE, T. – GRUBER, A. – GERSTNER, F. *Beobachtungen auf Reisen nach dem Riesengebirge*, Dresden: Walter 1791, s. 29.

¹¹ SCHLITZ, Z. inf. dne 01. 10. 2011, Strážné.

Kůň nebyl levnou záležitostí a navíc od krávy či kozy vyžadoval jiné krmení, jako byl obrok. Pěstovat obilí na málo úrodné půdě ve vysoké nadmořské výšce bylo ale nemožné. Kůň tak vlastnili lidé žijící v údolí. Například velkoúpští hospodáři, které živilo seno, koně nevlastnili. S budováním cest na přelomu 19. a 20. století souvisela s transportem další důležitá skutečnost, a to využívání saní k přepravě dřevěných klád. Dříve před vybudováním cest se dřevo běžně saněmi nedopravovalo. K transportu dřevěných klád do údolí sloužily smyky.¹²

Saně se v 19. století začaly používat vedle transportu materiálu také v turistice. Hoteliéři nabízeli svým zákazníkům novou službu, a to svezení na saních rohačkách. K prvním průkopníkům, kteří začali tuto službu nabízet svým hostům, patřil například provozovatel hotelu Steffan Hübner, který od roku 1815 dopravoval hosty mezi Kowary a Pomezními Boudami na saních.¹³

V polovině 20. století po skončení II. světové války a následném odsunu německého etnika a využívání moderní techniky došlo k postupnému útlumu užívání tradičních dopravních prostředků. Dřevo se na saních rohačkách přestalo svážet v 70. letech 20. století.¹⁴ Rovněž v používání dřevěných krosen nastal útlum, kdy v šedesátých letech zanikla profese nosiče a přestalo se tak pravidelně na krosnách dopravovat zboží na Sněžku.¹⁵

Přesto některé dopravní prostředky v posledních letech prožívají určitou „renesanci“. Typickým příkladem jsou hospodářské saně rohačky, které se původně užívaly k transportu materiálu. Svůj původní účel změnila a dnes se začínají využívat na každoročně se konajících závodech.¹⁶ Podobná situace panuje i u krosny, která sice nezměnila svůj účel užívání, ale i přes absenci nosičské profese se k přepravě materiálu v Krkonoších i v dnešní době stále využívá.¹⁷

Další větší změnou je použití koně při práci v lese. Na rozdíl od předválečných let kůň v současnosti představuje nepostradatelného pomocníka pro přibližování dřeva.¹⁸

¹² KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

¹³ JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

¹⁴ TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa – Janovy Boudy.

¹⁵ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹⁶ TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

¹⁷ VÍTKOVÁ, K. Po nové cestě na Sněžku si lidé vyzkouší, jak kdysi dřeli šerpové, <http://hradec.idnes.cz/nasnezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020_1843394_hradec-zpravy_pos>, [13.1.2013].

¹⁸ JANÁŠ, L. dne 22. 07. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

2. DOPRAVA NA SANÍCH¹⁹

2.1 Pojem saně

Saně odedávna patřily k nejdůležitějším pomocníkům každého hospodáře žijícího na horách. Svázka sena, potravin či dřeva totiž tvořila základní obživu horala.

Saně můžeme zařadit mezi dopravní prostředky, neboť splňují následující kritéria, jak uvádí Ludvík Baran: „Jako dopravní prostředek budeme označovat takové zařízení, které má svou ustálenou konstrukci, kdy váha břemene na této konstrukci spočívá a celý dopravní prostředek nebo jeho část je ve styku se zemí, vodou, ledem nebo sněhem.“²⁰ Používání tohoto dopravního prostředku má již u Slovanů dlouholetou tradici. Je doloženo, že se saně používaly již v roce 1000 našeho letopočtu, například při pohřbívání mrtvých na Rusi. Saně patří mezi smyky umělé či uměle zhotovené, kam patří také pluh, člun či vor. Saně jsou letní, zimní, ruční a s potahem zvířecím.²¹ Tento druh dopravního prostředku se užíval především pro dopravu objemnějšího materiálu za pomoci smýkání a řadí se mezi tradiční formy transportu.²²

2.2 Základní charakteristika saní rohaček

Saně, zvané rohačky (německy Hörnerschlitten), se také řadí mezi tzv. ruční hospodářské saně, se kterými se u nás setkáme převážně v zimě v horských oblastech Krkonoš. Jsou však známy i letní rohačky, které se smýkaly po trávě.²³

Výskyt rohaček na našem území se datuje přibližně od poloviny 16. století, kdy si tyto saně do Krkonoš přinesli rakouští holzknechti z Alp, čili dřevařští pacholci, kteří sem byli pozváni za účelem těžby a následné dopravy dřeva pro doly v Kutné Hoře. K dopravě dřeva z vrcholů hor do údolí se používaly také běžné smyky, tento způsob dopravy však později

¹⁹ Část textu věnující se saním rohačkám byla otištěna v odborném recenzovaném periodiku *Studia Ethnologica Pragensia III*; SMRČKA, A. Způsob dopravy dřeva na saních „rohačkách“, *Studia Ethnologica Pragensia III*, 2, 2011, s. 199 – 207.

²⁰ BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 333 – 334.

²¹ BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 346.

²² WOITSCH, J. Kulturní dědictví tradiční vesnice, *Prameny paměti*, Praha: Katedra dějin a didaktiky dějepisu Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze 2008, s. 27 – 28.

²³ BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 338 – 339.

nahradily právě saně. Jejich nespornou výhodou bylo, že se dřevo při transportu nepoškodilo.²⁴

Rohačky se používaly v Krkonoších po několik století. Ještě v roce 1947, kdy v Českém lidu vyšel první ucelený článek o hospodářských saních, v českých horách byly živou záležitostí. S tím, jak se do hor dostávala dopravní technika, a z aktivního života odcházeli dřevaři znalí této práce, mizely i rohačky. Poslední svážky dřeva na rohačkách pro hospodářské účely se uskutečnily počátkem 70. let minulého století. V současnosti se již jedná o uzavřenou kapitolu.²⁵

Svým vzhledem a konstrukcí se rohačky částečně podobají například šumavským saním tzv. šmejčkám. Najdeme ale rozdíly, například ve způsobu brzdění. Zatímco šmejček se brzdil hákem, u rohaček se používal jako brzda řetěz, který se hodil pod sanici a zachytil se u knechtu.²⁶ Rohačky se však odlišují od ostatních saní především svým dominantním znakem, a tím jsou značně zvýšené a zahnuté rohy, jejichž výška dosahovala přibližně hodnoty 1,3 m.²⁷ Právě dlouhé rohy neboli nosy daly těmto saním ojedinělý název.²⁸ Existovaly však i drobné rozdíly mezi samotnými rohačkami v Krkonoších a oblastech svého původu. Největší odlišnosti nalezneme u saní, jež se používaly ke svážení dřeva. Rozdílná byla jejich délka či počet sloupků. Rohačky užívané v Krkonoších byly delší a na rozdíl od alpských disponovaly třemi páry sloupků.²⁹ Avšak v rakouských zemích v oblasti Pustertalu v jižním Tyrolsku se užívaly saně s kolmým rohem dlouhým 80 cm. Tyto saně také disponovaly jen jedním sloupkem. V oblasti Arntalu se zase užívaly rohačky či půlené saně, jež disponovaly brzdící pákou.³⁰

V Krkonoších existovalo několik druhů rohaček. Na největších rohačkách se sváželo metrové dříví neboli metrová rovnačka, na středních se sváželo dlouhé dříví a nejmenší saně se také používaly i k jiným účelům než je samotná svážka dřeva, a to k dopravě hnoje, potravin či sena, kterého se na tento druh saní díky dobré konstrukci vešlo až dva a půl metráků.³¹ Hmotnost krkonošských rohaček se pohybovala přibližně kolem 40 kg.³² Horalé využívali rohačky k přepravě sena jak v zimním období, kdy dopravovali seno ze seníků

²⁴ LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 481.

²⁵ BARAN, L. „Čundrování s dřevem“ v Beskydách, *Český lid*, 2, 1947, s. 72 - 75.

²⁶ BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 339.

²⁷ LOKVENC, T. Zapomenutá řemesla – Sážkování dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1982, s. 25.

²⁸ KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

²⁹ KLIMEŠ, P. Fenomén krkonošských saní, *Veselý výlet*, 31, 2009, s. 16 – 17.

³⁰ GRIESSMAIR, H. Vom Holzziehen in Südtirol, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, s. 182 – 183.

³¹ HOSER, J. K. E. *Das Riesengebirge und seine Bewöhner*, Prag: Friedrich Ehrlich 1841, s. 236.

³² LOKVENC, T. Zapomenutá řemesla – Sážkování dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1982, s. 25.

postavených na loukách vzdálených daleko od obydlí, neboť všechno sklizené seno se nevešlo na půdu bud, tak i v létě, kdy se saně smýkaly po vlhčí trávě anebo se k nim připojovala přídatná dřevěná kolečka. Na tento způsob dopravy pamatovala i Hilda Tylšová, která vzpomínala, že její babička takto dopravovala seno ze Stříbrného hřebenu do Velké Úpy.³³ Přidělávání dřevěných koleček k saním ale patří k mladší záležitosti. Používání saní rohaček s dřevěnými kolečky se objevuje přibližně od přelomu 19. a 20. století a souvisí s přizpůsobením terénu a vznikem cest. Podobná situace souvisí i s transportem dřeva na saních, které se k tomuto účelu začaly užívat až s budováním cest. To ve východní části Krkonoš probíhalo v druhé polovině 19. století.³⁴ Saně rohačky se užívaly také při takzvaném lanování. Jednalo se o dopravní systém založený na bázi kladky, kdy konce dvou dopravních prostředků, jako byly kolečka, saně či trakaře, se připevnilly k lanu a dopravce sjíždějící například trakařem se svahu dolů ulehčoval táhnutím lana práci svému kolegovi, který mohl vynaložit při tlačení dopravního prostředku do kopce menší sílu. Například manželka dřevaře Rudolfa Ruseho, která pocházela z Velké Úpy, vzpomínala, že jako malé dítě pomáhala svému otci s dopravou nákladu. Děti táhly za sebou s kopce dolů prázdné saně rohačky, na jejichž konci byl připevněn provaz vedoucí přes kladku k druhým saním jedoucím nahoru. Zimní saně se užívaly převážně k dopravě dřevěných klád či metrového dříví, Saně pro letní užití k přepravě lehčího nákladu se lišily od zimních absencí kování sanic. Důvodem byla snaha redukce hmotnosti saní a také to, aby se zbytečně neodírala podlaha půdy.³⁵

V rámci hospodářství se saně rohačky užívaly nejen k lanování či transportu sena, ale také v zimním období k přepravě běžných potravin nebo mléka pro místní boudy.³⁶ Saně sloužily rovněž místním hoteliérům, neboť se na nich dopravoval v zimním období do jednotlivých hotelů vedle potravin také led, který mohl dosahovat hmotnosti až kolem 4 q. Je zajímavé, že horalé podstoupili během zimy roku 1897 až 6000 takových jízd, aby uspokojili velkou poptávku po ledu. Později sloužily rohačky také jako turistická atrakce. Používaly se ke svážení turistů například z Malé Úpy do Kowar. Tato služba se na Pomezních Boudách v oblast Horní Malé Úpy provozovala již od roku 1815.³⁷

³³ TYLŠOVÁ, H. inf. dne 13. 05. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.

³⁴ KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

³⁵ RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

³⁶ DUŠEK, L. Vždycky jsem našel dobrý lidi, *Krkonoše – Jizerské hory*, 1, 2012, s. 49.

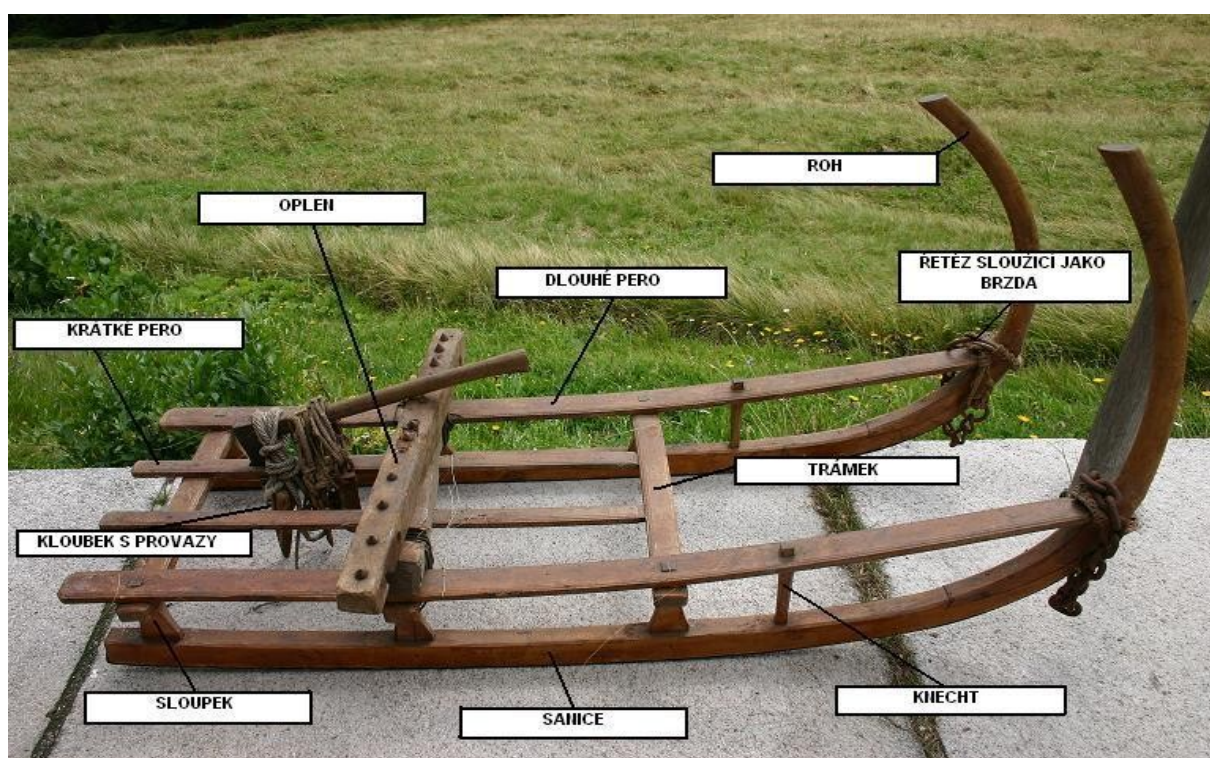
³⁷ JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

2.3 Konstrukce rohaček

Rohačky se skládají z následujících částí - z rohů, sanic, nožiček, knechtu, polštáře, péra a u saní sloužících k přepravě dlouhého dřeva také z oplénu.

Rohy

Rohy patří k nejdůležitějším a k nejvýraznějším částem saní. Slouží totiž k jejich řízení. Aby mohl roh držet svůj tvar, ohnutí muselo být přírodní.³⁸ Výrobce saní proto hledal samorost především v místech, kde působením tíhy sněhu či ledu získal kmen patřičně zakřivený tvar. Povrch rohů samozřejmě byl kvůli bezpečnosti dokonale opracován. K vyhledávání vhodného dřeva v lese se používala šablona. Na výrobu rohů bylo použito měkčího dřeva. Rohy byly pomocí kolíků připevněny k sanicím, jež na rozdíl od rohů musely být vyrobeny z masivnějšího dřeva, jako byl buk. V některých regionech se používal javor.



Obr. č. 1: Konstrukce saní rohaček, Strážné – Lahrovy Boudy 2009, foto A. Smrčka.

Sanice

Šířka sanic a rozpětí mezi dvěma sanicemi musely být stejné, neboť cesty daného regionu upravené v zimě pro svážku dřeva měly jednotnou jízdní stopu. Rozdíl však spočíval ve výšce sanic. Například u lehčích saní, určených pro dopravu běžného nákupu, se používalo sanic,

³⁸ KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

teré byly vysoké 2,5 - 3 cm. Naopak sanice rohaček určené do lesa na svážku dřeva disponovaly výškou 4,5 - 6,5 cm.³⁹ Na spodní straně sanic se nalézají okování, které snižuje třecí sílu mezi sanicí a sněhem. Ačkoliv saně rohačky byly určeny především pro zimní provoz, používaly se i v létě ke svážce potravin či palivového dříví. Musela však být vlhká tráva, která umožnila hladký skluz. V některých případech se proto k sanicím připevňovala kolečka, která umožnila hladký průjezd.⁴⁰

Sloupky

Dalšími částmi jsou sloupky neboli nožičky, které vedou kolmo od sanic k trámům, kterým se říkalo také polštáře a ke kterým byly nožičky spojeny pomocí klínu.

Péra

Pomocí klínu byla upevněna na polštářích dvě dlouhá péra neboli zahnutá prkna, jež vedla podél sanic od konce saní k rohům, kde se připojovala právě pomocí klínu k rohům. Součástí saní byla dvě krátká péra, jež vedla od prvního polštáře až na konec posledního trámu.

Knecht

Sloupkům se podobal knecht, což je díl saní, jež se nachází mezi prvním sloupkem a rohy. Jeho funkce je především ochranná. Spočívá v tom, že dokáže zachytit řetěz z části obalený konopným provazem, čímž dochází k jeho tření o stykovou plochu (například led), a tím je zajištěna efektivita brzdného účinku.⁴¹

Řetězy

Řetězy, které se házely pod sanice, však sloužily spíše jen na jemné dobrzdění. Pokud dřevař svážel náklad z příliš prudkého kopce, a tudíž byl nucen použít řetěz, nemohl ho za jízdy zpátky z pod sanice vyndat. Pokud chtěl znovu pokračovat v jízdě, musel nejprve se saněmi zcela zastavit, nadzvednout sanici a teprve pak vyndat řetěz.⁴²

Brzda

K saním, s nimiž se vozilo metrové dříví, se také připojovala brzda, která se skládala z metrových klád, řetězu a provazu a zároveň tvořila část nákladu. Polena se položila na řetěz

³⁹ ADOLF, J. inf. dne 04. 08. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

⁴⁰ KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

⁴¹ ADOLF, J. inf. dne 04. 08. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

⁴² RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov - Temný důl.

a provazem se připevnila k řetězům provlečením skrz jeho oka. Tím vznikl takzvaný „koberec“, jež brzdil. Délka koberce závisela na typu kopce, u prudšího svahu se používal delší koberec, dále závisela na druhu sněhu a dříví. Štípané dříví více brzdilo, kulaté spíše klouzalo. Brzda musela být delší, pokud se sjíždělo po tvrdém zledovatělém sněhu anebo po „prašanu“, který zakrýval tvrdý zledovatělý povrch. Jestliže dřevař potřeboval zvýšit brzdný účinek, na brzdu namotal ještě další řetěz.

Kláda se vysmekla z brzdy jen výjimečně, neboť se svážel náklad po dobře uhlazené rovné dráze, jež byla uhlazena brzdou hned po prvních jízdách. Po stranách dráhy při frézování se nacházely sněhové mantinely, které bránily vybočení klády.

Klasická brzda, tzv. koberec, se používala při svážení metrového dříví. Při transportu dlouhého dříví se tato brzda nepoužívala, neboť brzdil samotný náklad.

Bezpečné brzdění zajišťovala tedy klasická brzda neboli koberec (při dopravě metrového dříví) nebo samotné dlouhé klády, příruční řetěz a samozřejmě také samotné nohy svázejícího.⁴³

Oplén

Další částí používané jen u kratších rohaček, které sloužily k transportu dlouhých klád je oplén. Skládá se ze dvou hranolů, jež jsou uprostřed provrtané. Spodní hranol je přivázán provazy k saním a vrchní hranol se nad spodním otáčí. Na horním hranolu můžeme vidět připevněné hroty, jež bránily při prudkém brzdění nechtěnému sklouznutí dlouhých klád.⁴⁴

Kloubek

Na závěr bychom se ještě měli zmínit o jedné zajímavé pomůcce, která přímo nebyla součástí saní, ale dřevař se bez ní neobešel. Jedná se o tzv. kloubek, který si do Krkonoš přineslo původní obyvatelstvo z Tyrol. Kloubek se nacházel na konci každého provazu, kterým se svazovaly metrové klády. Výhoda kloubku neboli také dřevěného oka spočívala v tom, že se nemusely na konci provazu vytvářet složité uzly, u kterých hrozilo i větší opotřebení provazu. Dřevorubci stačilo při vázání dřeva pořádně provazem utáhnout náklad tak, že provaz prostrčil skrz oka, vytvořil speciální smyčku, již připevnil na špici této součástky. Je až pozoruhodné, že i přes jednoduchost se smyčka nevyvlékla ani při plném zatížení. K uvolnění nákladu by mohlo dojít, pokud by praskl provaz. Další výhodu můžeme

⁴³ TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

⁴⁴ ADOLF, J. inf. dne 04. 08. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

spatřovat v tom, že pokud svázející potřeboval upravit náklad, nemusel složitě rozvazovat provaz. Stačilo, aby se provazem trochu cuklo.⁴⁵

Provaz

K uvázání nákladu, převážně dřevěných klád, sloužil provaz zakončený kloubkem. K výrobě provazu se nepoužívalo syntetické vlákno. Ke svázce se používaly konopné provazy. Jednalo se o spolehlivý materiál. Pokud dřevař nepoškodil provaz o ostřejší předmět, vydržel i několik let. Ovšem i tak o provaz musel dopravce náležitě pečovat. Například po konci práce nechávali dřevaři provaz, jež byl vlhký od mokrého sněhu, usušit. Důvodem, proč tak činili, bylo, že s mokrým provazem se těžce utahoval náklad. Provaz dřevaři také ošetřili lojem nebo parafinem.⁴⁶

Svážkařské boty

Boty se mohou zdát jako běžná součást obuvi člověka. U dopravce materiálu na saních však neměly jen běžnou funkci nošení. Dřevaři totiž používali speciální svážkařské boty, které sloužily k ovládání směru saní a také jako brzda. Svážkařské boty se vyráběly z kůže. Na podrážce bot se nacházely železné cvočky, které pomáhaly dřevaři v brždění a zároveň sloužily jako protiskluzová ochrana na ledě. Výroba cvoček měla dlouholetou tradici na území Čech. Od konce 18. století do 40. let 19. století se tu cvočkářství dařilo. Tento výrobek se exportoval také do Rakouska a Německa, především Bavorska.⁴⁷ Zajímavé je, kdo se v Krkonoších výrobou svážkařských bot s cvočky zabýval. Jednalo se především o svobodné mládence, kteří se živili jako ševci a obcházeli jednotlivé místní chalupy, kde nabízeli své výrobky. Mládenci byli často rádi nejen, že si přivydělali, ale také že se mohli u lidí najíst a popovídat si.⁴⁸

2.4 Výroba rohaček

Bez šroubů a bez hřebíků se obešli horalé při výrobě rohaček. Je až podivuhodné, že sáně držely pohromadě bez použití kovu. Jednotlivé dřevěné části saní byly zaklíněny do sebe, u nožiček a rohů můžeme navíc vidět upevnění dřevěnými kolíky.

⁴⁵ TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

⁴⁶ TYLŠ, J. inf. dne 22. 01. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

⁴⁷ VÁLKA, M. Cvočkářství, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 94.

⁴⁸ SMRČKA, V. *Krkonošské rohačky*, Praha: 2007, (filmový dokument zaznamenaný na DVD).

Výroba saní byla tradovanou dovedností, která se předávala z generace na generaci po řadu staletí. Lze předpokládat, že způsoby výroby se po celou dobu existence těchto saní neměnily, jen v závěru po roce 1945 pronikly do výroby saní kovové součástky. Výrobce lze rozdělit do tří skupin. První skupinou byli samotní dřevaři, kteří vyráběli rohačky pro svoji vlastní potřebu. Další dřevaři vyráběli saně nejen pro sebe, ale i pro své blízké okolí. Třetí skupinu tvořili již profesionální výrobci „co uměli se dřevem“ provozující truhlářské, stolařské či tesařské řemeslo.⁴⁹

Při terénním výzkumu jsem zjistil, že výběr dřeva pro výrobu saní závisel na místních podmínkách. Výrobce musel použít dřevo ze svého okolí. Pro stavbu saní bylo výhodné co nejtvrdší a nejpevnější dřevo. Ideální byl proto buk. Ten ale všude nerostl, například v oblasti Malé či Velké Úpy. Pro výrobu saní ho proto zde nahrazoval jasan, k výrobě rohů se používal horský javor neboli klen, na tenké latě (péra), vedoucí od rohů na konec saní, se používal jeřáb či bříza, ta byla však měkká, pro ostatní části byla tudíž nevhodná.⁵⁰ V jiných oblastech, například ve střední části Krkonoš na Vrchlabsku, sloužil k výrobě rohů javor, ostatní části saní byly z buku.

Podle Jana Adolfa z Lahrových Bud, ten, kdo chtěl vyrobit saně, musel mít především dobře připravené dřevo. Začátek výroby je spojen již s výběrem vhodného stromu. Ten porazil, rozřezal na fošny a dva až tři roky sušil na půdě, na hambalkách. „Když jsme šli do lesa, tak jsme měli oči otevřené, vhodné samorosty pro rohačky jsme vyhledávali i cestou z kostela nebo nákupu,“ vzpomínal Jan Adolf.

Dřevař potřeboval k výrobě rohaček několik druhů nástrojů. Uvedu alespoň základní přehled náčiní, bez kterého se při výrobě neobešel. Jedná se o pilu katr, menší pilku, pilku rámovku, malý poříz, velký poříz, dláto, malý hoblík, velký hoblík, vrták, vrtačku s vrtákem a šupleru.⁵¹

K porážce dřeva určeného k výrobě saní používal dřevař sekyru, pilu obloukovku nebo kaprovku. Pila kaprovka se na rozdíl od obloukovky používala především na pokácení nebo dělení většího kusu.

Důležitým nástrojem byla sekera. Používala se k více účelům. Dříve se pracovalo s jedním druhem sekery. Stejná sekera byla pro odvětvování, vysekávání směrovacího klínu při těžbě stromu, stejná sekera se používala také na svázku. S její pomocí nakládal dřevař na saně klády nebo metrové dříví.

⁴⁹ ADOLF, J. inf. dne 04. 08. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

⁵⁰ KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

⁵¹ ADOLF, J. inf. dne 04. 08. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

Katr byla pila, jež se používala k řezání stromu na fošny neboli řezané dřevo tlusté alespoň 40 mm, u něhož průřez má obdélníkový tvar.

Dalším nástrojem, jež se používal především na menší práce, je malá pilka, tzv. malý fukšvanc, jak jsem se dozvěděl od dřevaře Adolfa. Při porovnání fotografie pořízené během terénního výzkumu a fotografie v odborné literatuře jsem zjistil, že se tato pilka objevuje pod názvem zářezka. Ta se využívala především pro jemnější práce. Její výhodu můžeme spatřovat v tom, že zanechává jemný, úzký řez.

Dalším důležitým pomocníkem byla rámová pila neboli rámovka. Rámovou pilu využívali například Římané. Konstrukčně se však od dnešní rámovky lišila. List pily byl totiž umístěn ve střední části rámu. Od 13. století se začíná již uplatňovat krakorcový princip rámu, kdy list, nacházející se v dolní části pily, je natažen mezi dvěma kolmými rameny, které jsou připevněny ke střední příčce. Ramena pily, k nimž je připevněn list, jsou v horní části natahována provazem, čímž je zaručena stabilita celého nástroje. List této pily se dal natočit do různých směrů, a pokud dřevař použil rámovou pilu s úzkým listem, mohl tak ve dřevě snadněji vytvořit zakřivený řez. Proto se tato pila používala například při výrobě saní k vyříznutí rohu za pomoci šablony.

Pro vyvrtávání děr v saních používal například pan Adolf ruční vrtačku s vrtákem. Základem vrtačky neboli kolovrátku je kovová tyč tvarovaná do písmene U. V horní a prostřední části tohoto nástroje je dřevěná otáčející rukojeť, v dolní části nástroje se nachází upevňovací šroub, pomocí něhož se připevňuje k tyči vrták. Pan Adolf vlastnil vrtáky deseti různých velikostí, k nimž patřil například nebozez, jež se řadí k nejstarším nástrojům určených k vrtání dřeva. Používal je k vrtání děr pro péro a na veškeré další díry, jež byly u saní potřebné.

Nutným nástrojem bylo dláto. Lišilo se velikostí podle účelu použití. Výrobce saní potřeboval alespoň jedno úzké dláto a jedno široké. Využití tohoto nástroje můžeme spatřovat například ve vytváření žlabů (děr) v sanicích, kam se zasunul sloupek saní.

Výrazně usnadňoval práci rejsek (šuplera). Na saních se totiž nacházelo několik otvorů ve stejné vzdálenosti a díky rejsku nemusel výrobce tyto vzdálenosti opakovaně měřit. Stačilo, aby výrobce saní změřil vzdálenost pouze jednou a pomocí rejsku ji několikrát přenesl. Tento truhlářský nástroj se skládá z ramene, ze dvou posuvných částí, na jejichž koncích jsou hroty, a z klínů. Uplatnění rejsku pro výrobce saní spočívalo především k vyznačování středu v sanici, kde se měl vytvořit žlab pro nožičku. Dřevař musel uvolnit klín rejsku, nastavit si pohyblivou část s hrotem v určité vzdálenosti pomocí pravítka a poté klín zatloukl kladivem

či tupým nástrojem. Posunováním hrotu po sanici vytvořil dřevař rovnou čáru žlabu ve středu hrany dřeva.

Na výrobu rohaček potřeboval výrobce ke své práci hoblík, sloužící k vyhlazení nerovností ve dřevě, zaoblení hran atd. Tradiční hoblík je zhotoven ze dřeva listnatých stromů, v dolní části je samotné ostří. Pan Adolf používal především 3 hoblíky, a to velký hoblík – tzv. macek, dále malý macek a malý hoblík (hladík). Velký hoblík, lidově zvaný „velký macek“, jehož délka činí 60 cm, patří všeobecně k nejdelším hoblíkům. Výrobce saní ho používal k vyhlazení delších kusů dřeva, jako je například trámek či pero. K opracování menších částí či rohu používal dřevař menší hoblík – tzv. malý macek, jež měří na délku 35 cm. Malý hoblík (hladík) používal dřevař k opracování menších částí saní, jako je například trámek. K vyhlazování zakřivených ploch se také používalo pořízu. Jedná se o mírně zakřivený nástroj, který se drží při hoblování oběma rukama. Uprostřed tohoto nástroje se v železném lůžku nachází ostří.

K potřebným nástrojům výrobce saní patřilo dláto, které sloužilo k vyřezávání dřeva. Existuje mnoho druhů, ať už se jedná o plochá a zkosená dláta či dutá dláta. Pan Adolf měl vždy při ruce alespoň jedno úzké a jedno široké dláto. K dlátu potřeboval kladivo, díky němuž pod silou úderu se zaryla čepel dláta do dřeva.

Je velice důležité připomenout, že k výrobě saní používal dřevař šablony. Příkladem může být roh či sloupek. Výrobce si nejdříve podle šablony vyznačil ve dřevě zamýšlenou část saní a poté teprve začal ve dřevě danou část pomocí pily vyřezávat. Šablona však sloužila také jako předloha k vyhledávání vhodného samorostu, ze kterého se vyráběl roh.⁵²

Šířka sanic se u jednotlivých rohaček nelišila. Ta musela být stejná kvůli stejné jízdní stopě. Přesto každé saně svým rozměrem byly originálem. Kolář si saně přizpůsobil své postavě. Kupříkladu výrobce z Velké Úpy, který byl menší postavy, vyráběl saně s tzv. „malým krokem“. Jednalo se o rohačky, které disponovaly menší délkou od rohů k trámku (polštáři). Rovněž rohy saní byly prudce zahnuté, a tak prostor mezi nákladem a rohy byl menší. Naopak výrobce saní v Malé Úpě, vyráběl rohačky určené pro větší krok. Vzdálenost mezi rohy a polštářem tak byla větší. Sám hajný Josef Tylš, který kdysi pomáhal svému tchánovi Fridrichu Kneifelovi, jenž byl profesí dřevař, se snažil velkoúpským saním raději vyhýbat. Ty používal právě jeho tchán, který byl menší a drobnější postavy.⁵³

⁵² ADOLF, J. inf. dne 04.08.2009, Strážné - Lahrovy Boudy; VIGUÉ, J. *Dřevo od A do Z*. Praha: Rebo 2006, s. 82 - 94.

⁵³ TYLŠ, J. inf. dne 22.01.2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

2.5 Zácvik budoucího dřevaře na rohačkách

Ne každý náročné povolání svážkaře mohl vykonávat. Nebylo ani tak důležité být zdatným. Je až neuvěřitelné, že většina svážejících byla spíše drobné postavy. Pamatuji si, že když jsem prováděl v rámci terénního výzkumu rozhovor s dřevařem Adolfem či Kneifelem, byl jsem udiven, že se svojí drobnou postavou mohli nakládat těžké klády. Největším předpokladem pro dřevaře byla především zručnost, odhodlanost a týmová spolupráce.

Rudolf Ruse nastartoval svoji dřevařskou kariéru již v patnácti letech, kdy začal svážet se svým otcem. V šestnácti letech pokračoval se čtyřčlennou partou. Poprvé ho vzal parták pouze na poloviční výdělek, až druhou zimu jezdil za plný plat. Bylo to zapříčiněno tím, že mladý dřevař v rámci bezpečnosti a získání zkušenosti při svém prvním svážení nakládal poloviční množství metrových klád. Až druhou zimu si mohl troufnout saně plně naložit.⁵⁴

To, že svoji dřevařskou kariéru započal již v tak brzkém věku, není nic mimořádného. Saně byly řízeny muži, jejichž věk se pohyboval od čtrnácti do pětasedesáti let.⁵⁵

A jak vlastní zaučování vůbec vypadalo? Mladému dřevaři zkušený chlapi nejprve vysvětlili těžbu dřeva, vysekávání větví, popřípadě odkorňování a poté samotný transport dřeva. Na přílišné pozorování však nebylo mnoho času a mladý uchazeč si hned vyzkoušel svážku s menším nákladem.⁵⁶

Ovšem budoucí dřevař se nenaučil jen základní teorii o transportu dřeva, ale získal neocenitelné poznatky, jak vůbec na horách přežít. Příkladem může být obyčejné jídlo. Dřevař si v lese nemohl svačinu uschovávat, že by ji položil na zem nebo pověsil na větvi stromu. Svačina by mohla zmizet v útrokách zvířete nebo by jídlo bylo zmrzlé a nepoživatelné. Proto si zkušený dřevaři jídlo zahrabávali do sněhu.⁵⁷

2.6 Svážka dřeva

Svážka dřeva patřila k velice nebezpečným pracím. Dřevař měl za svými zády objemnou masu dřeva, proto byl neustále na pozoru, musel se soustředit na trať, kde se mohly nalézat případné nerovnosti. Při transportu nákladu z prudkého kopce se brzdilo nohama. Pokud se však rychlost saní nebezpečně zvýšila, použil se k brzdění řetěz. Ten většinou pomohl saně

⁵⁴ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov - Temný důl.

⁵⁵ BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 70.

⁵⁶ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov - Temný důl.

⁵⁷ KNEIFEL, F. inf. dne 28. 06. 2005, Velká Úpa - Janovy Boudy, (archiv Víta Smrčky).

zpomalit. Pokud by však řetěz praskl, dopravce by byl v ohrožení života.⁵⁸ Postoj dřevaře při svážení byl předem daný. Svážkař se naklonil zády k nákladu do mírného podřepu a nohy položil před sebe. Jednalo se o složitý manévr. Svážející nesměl nikdy dopustit, aby mu nohy sklouzly pod saně. To by pro něho znamenalo těžký úraz či smrt. Dopravce by totiž nebyl schopen v okamžiku vyndat nohy zespod saní a náklad by ho tudíž zavalil. Po rovině nebyla doprava nákladu tak nebezpečná. Ovšem dopravce musel naložené rohačky za sebou táhnout. K tomu mu dopomáhal provaz nebo popruh navlečený přes hrud'.⁵⁹ Dřevař musel být také velice obezřetný na to, aby se mu saně s nákladem příliš nerozjely a staly se tak neovladatelné, anebo aby kvůli příliš pomalé jízdě s nákladem uvízl, zejména v terénu s nízkým spádem.⁶⁰

O tom, že se jednalo o náročný způsob obživy, svědčí například i to, že Češi, kteří se do Krkonoš přistěhovali, většinou ani nesváželi. Neměli totiž se svázkou dříví potřebné zkušenosti, což bylo hlavním důvodem, proč po druhé světové válce mohli někteří Němci zůstat v Krkonoších. Jednalo se totiž o odborníky ve svážce dřeva.⁶¹

Způsob dopravy dřeva se za několik staletí vůbec nezměnil. Aby se zabránilo těžkým úrazům, či dokonce i úmrtí, vše muselo mít svůj osvědčený řád. Musela tudíž být provedena kontrola nejen samotných saní, ale i řetězů a cesty.

Velmi zásadní věcí při svážce dřeva byla kvalita cesty. Té se museli přizpůsobovat dřevaři.⁶² Svážka dřeva se mohla uskutečnit, pokud napadalo alespoň půl metru sněhu. Zakryly se tím nejružnější nerovnosti a vyčnívající kameny, které by mohly svážejícího ohrozit.⁶³ Dřevař musel být rovněž obezřetný, pokud cesta byla zledovatělá a horní povrch byl tvořen „prašanem“. Svážející tak musel sestavit brzdu z více klád. Naopak pokud se saně do sněhu příliš zabořovaly, množství použitých klád k brzdění bylo menší. Dřevaři museli před vlastní svázkou cestu nohama za pomoci sněžnic udusat, a to i cestu, jež byla přes kilometr dlouhá. Potom teprve mohli svážet. Bohužel se občas stávalo, že vyšlapaná cesta byla na druhý den znovu zavátá sněhem. Dřevaři museli tudíž celý proces prošlapávání znovu opakovat. „Kdo to na vlastní oči nezažil, neuvěří,“ říká pan Ruse. Připravovaná cesta byla metr široká, což napomáhalo k tomu, aby se kláda z brzdy nevysmekla. Avšak šířka samotných saní byla přibližně 80 cm.⁶⁴ Při šlapání cesty se muselo zamezit nerovnostem.

⁵⁸ PAPÁČEK, A. Ze života lidu v Krkonoších, *Zlatá Praha*, 24, 1907, s. 122.

⁵⁹ BARAN, L. Saně, *Lidová kultura*. Praha: Mladá fronta 2007, s. 882.

⁶⁰ HNÍK, K. – SOJKOVÁ, J. *Bejvávalo na horách*, Hradec Králové: Garamon 2003, s. 129.

⁶¹ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov - Temný Důl.

⁶² KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

⁶³ KLOS, Č. Rohatá obživa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1987, s. 4.

⁶⁴ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov - Temný Důl.

Proto při úpravě svážkařské cesty se sníh nejen udusával, ale také lopatou přemísťoval z míst, kde přebýval, do výmolů, které ohrožovaly dřevaře.⁶⁵ Díry se vyplňovaly nejen sněhem, ale také větvemi. Poté se připravená cesta projela saněmi s menším nákladem, čímž došlo k jejímu uhlazení. Pokud svah nebyl dostatečně strmý a saně nejely, dřevaři vytvořili za pomoci větví o tloušťce prstu chodník. Jednotlivé větve nechali od sebe ležet ve vzdálenosti jednoho až dvou metrů.⁶⁶

K dobrému odvedení práce byla zapotřebí spolupráce. Dřevaři mezi sebou museli neustále komunikovat a navzájem si pomáhat. Bylo běžné, že dvě odlišné party chlapů se spojily, aby práce ubíhala rychleji. Partu dřevařů v zimě při svážce tvořili čtyři i více mužů, v létě byla parta tvořena většinou dvěma muži, neboť pro těžbu to stačilo.⁶⁷ Zatímco v zimním období se dřevo sváželo na saních rohačkách, v létě či na podzim probíhala těžba dřeva.⁶⁸

2.7 Každodenní život svážejícího

Těžba dřeva a jeho doprava z vrcholků hor patřila v Krkonoších k hlavním možnostem, jak se v kraji uživit. Jiná práce zde zpravidla nebyla. Muži pracovali v lese jako dřevaři a ženy zůstávaly v domácnosti, kde se staraly o děti a hospodářství. Každá rodina měla v chalupě alespoň jednu krávu či kozu.⁶⁹

Práce dřevaře přes rok vypadala následovně. Na jaře, pokud byl les dobře přístupný a nebylo v něm příliš mnoho sněhu, se dřevař věnoval kácení polomů. Tím se zabránilo přemnožení škůdců. V létě probíhala hlavní fáze těžby dřeva a v podzimním období se dřevaři věnovali mladému porostu. Funkci svážejícího převzal dřevař až v zimě, kdy napadlo větší množství sněhu.⁷⁰

Podle Rudolfa Ruseho práce dřevaře, a to nejen v zimě, byla dobře placena. Dokonce po válce dřevaři měli stejné příjmy jako horníci. Plat dřevaře však závisel na různých okolnostech, jako je sklon terénu či vzdálenost trasy.⁷¹ V Hoserově knize o Krkonoších pocházející z počátku 19. století se můžeme dočíst o přesné výši platu dřevařů. V Maršově se denní příjem za svážku pohyboval od 10 krejcarů do 1 zlatého 33 krejcarů, na Jilemnicku od

⁶⁵ KLOS, Č. Rohatá obživa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1987, s. 5.

⁶⁶ BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 70 – 71.

⁶⁷ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov – Temný Důl.

⁶⁸ ACHLAITNER, M. *Ortsbuch von Schwarzenthal*, Marktoberdorf: Ortsbücher des Heimatkreises Hohenelbe/Sudetenland 1989, s. 46.

⁶⁹ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov – Temný Důl.

⁷⁰ KLOS, Č. Rohatá obživa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1987, s. 3 – 4.

⁷¹ RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov – Temný Důl.

12 krejcarů do 1 zlatého za den a na Vrchlabsku se denní částka dřevaře pohybovala v rozmezí od 5 krejcarů do 1 zlatého.⁷²

Práce dřevaře svázejícího klády byla více ohodnocena i v druhé polovině 20. století. Je nutné totiž podotknout, že ne každý mohl podstupovat svážku dřeva. Lesní závod si tak najímal zkušené dřevaře. Jednalo se o nebezpečnou práci. To se projevovalo i v příjmech pracovníků. Například na začátku šedesátých let 20. století dopravci dřeva byli zařazeni o jednu platovou třídu výše než běžní dřevaři, kteří byli zařazeni do páté platové třídy. Práce se těmto mužům přidělovala skrze vedoucího polesí a hajných. Pracovní doba během jednoho dne činila osm a půl hodiny.⁷³

Dřevaři si v době zimní turistiky převážně v 19. století a první polovině 20. století také přivydělávali v neděli svážením turistů z různých hotelů.⁷⁴ Musela však být zajištěna bezpečnost. Cesty proto byly důkladně připraveny a na trámcích (polštářích), kam se běžně pokládala kulatina, se připevňovalo sedadlo, do kterého se usadili cestující.⁷⁵

V rámci každodennosti je zajímavé si všimnout způsobu stravování místních dřevařů. Den začínal snídání. V Krkonoších bylo často zvykem vařit k snídani bílou mléčnou polévku. Základní surovinu takovéto polévky tvořilo mléko a mouka. Většinou se přidávaly také brambory. Polévka měla po ránu dobře nasytit dřevaře, aby měl dostatek sil na svážku. S sebou si dřevaři ještě brali svačinu. Například tchán Josefa Tylše si s sebou do lesa bral chleba namazaný sádlem a kousek uzeniny. Doma totiž chovali prase. Pitný režim zajišťoval teplý čaj v termosce. To mu vystačilo na celý den.⁷⁶ Dřevaři si také často brávali s sebou chleba s máslem a kávu. Pít alkohol před svážkou a vůbec před prací v lese bylo nebezpečné. V časopise *Zlatá Praha* se můžeme dočíst, že staří dřevaři neholdují alkoholu, ale mladí již ano.⁷⁷ Mohlo by se zdát, že se jedná o zbytečnou poznámku. Požívat alkohol před jízdou bylo totiž nemyslitelné kvůli nebezpečí úrazu. Ovšem sám dřevař z Velké Úpy - Fridrich Kneifel vzpomínal, že jeho „parták“ ve volném čase holdoval zábavám a rád se občas napil. V pondělí v lese však nebyl schopen vykonávat práci dřevaře a v lese usnul. Nikdo s ním pak nechtěl pracovat.⁷⁸

⁷² JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

⁷³ TYLŠ, J. inf. dne 22. 01. 2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

⁷⁴ HNÍK, K. – SOJKOVÁ, J. *Bejvávalo na horách*, Hradec Králové: Garamon 2003, s. 129.

⁷⁵ KUBÁT, M. Zajímavosti – Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 3, 1984, s. 30.

⁷⁶ TYLŠ, J. inf. dne 22. 01. 2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

⁷⁷ PAPÁČEK, A. Ze života lidu v Krkonoších, *Zlatá Praha*, 24, 1907, s. 122.

⁷⁸ SMRČKA, V. *Krkonošské rohačky*, Praha 2007, (filmový dokument zaznamenaný na DVD).

2.8 Rekonstrukce svážky na saních rohačkách⁷⁹

Cenné informace o svážce dřeva přinesly dvě rekonstrukce, které byly spojeny s filmovou a fotografickou dokumentací. První se uskutečnila v zimě 2007 na Janových Boudách ve východní části Krkonoš. Druhá se konala o tři roky později na Lahrových Boudách ve střední části hor.

Při rekonstrukci svážky dřeva pro filmové účely v březnu 2010 se prokázalo, že úspěšnost této práce hodně záležela na kvalitě sněhu a přípravy cesty. Zima byla v tomto roce poměrně silná, protože sníh napadl v lednu. Podle svážkaře Willibalda Bradlera země nebyla umrzlá, když padal sníh. Postupně vznikla vrstva sněhu, která teprve umrzla.

Svážka dřeva by nebyla dobrá celou tuto zimu, protože podklad nebyl tvrdý. To se projevilo i při rekonstrukci, kdy svážková cesta vedla po pláni na Lahrových Boudách. Jedná se o zatravněný povrch s mnoha vodními prameny. To ještě zvyšuje měkkost povrchu. Při rekonstrukci jsme se snažili připravit svážkovou cestu za pomoci rolb, cesta se ale bořila, což by pro jízdu rohaček bylo nebezpečné. Svážkař by se mohl propadnout do hlubokého sněhu a saně by ho přejely.

Podobné vlastnosti měla i druhá trasa podél lesa. Saně se zabořovaly do sněhu a svážkař Willibald Bradler musel místo jízdy saně táhnout, což ostatně nebylo ani podle pamětníků tak výjimečné. Jízdu na některých trasách střídaly úseky, kde svážkař saně táhl. Ovšem pod tíhou celého břemene, menšího spádu a nekvalitního sněhu se panu Bradlerovi saně zastavily. Bez cizí pomoci by nebyl schopen naložené rohačky uvést do pohybu, a tak bylo nutné, abych spolu s hajným Schlitzem pomohl svážejícímu saně nadzvednout. Willibal Bradler byl tak schopen rohačky uvést do pohybu.

Lepší situace nastala během rekonstrukce svážky při přesunutí jízdy na pevnou cestu, kterou tvoří turistická zpevněná cesta - tzv. Lahrbush. Zde jsme měli pro rekonstrukci připraveno metrové dříví. Opět se ale ukázala pravdivost informací starých pamětníků. První jízda byla vždy zkušební. Horalé ji dělali s menším nákladem, aby dotvořili trasu, uhladili povrch jízdou prvních saní. Zejména k tomu sloužila brzda z metrového dříví, která sníh uhladila. Další saně měly už jízdu ulehčenou, trasa byla pro ně připravena. To se projevilo i v našem případě, kdy první jízda se příliš nezdařila. Přestože sníh nebyl kvalitní, druhá jízda byla již zdařilejší, saně nabraly vyšší rychlost a dřevař Willibald Bradler s nimi mohl plynule sjet téměř na okraj lesa k Břízovým Boudám.

⁷⁹ Informace v této kapitole získány na základě účasti při rekonstrukci svážky dřeva na saních rohačkách.

Při této rekonstrukci jsme museli brát v úvahu, že svážka se prováděla až po 22. březnu, kdy sníh na úpatí hor tál a jeho kvalita i na Lahrových Boudách nebyla pro svážku příhodná. Podle Willibalda Bradlera vzhledem k nezmrzlému podkladu sníh tál zespoda i na povrchu.

Prokázalo se, že svážka na podmáčených loukách probíhala podstatně hůře než v lese, kam staří horalé umísťovali svážkové trasy. Podmáčená louka nebyla ani v zimě vhodným povrchem pro svážku.

Při rekonstrukci svážky jsme také ověřili nutnost označovat kužele s dřívím, aby se v zimě dalo najít. Horalé si dřevo připravovali v létě, aby dobře proschlo. Skládali jej do kuželů a museli k němu dát tyčku, která sloužila k označení místa nákladu. Kdyby to neučinili, zapadané dříví by nemuseli najít. Podobný problém jsme měli i my. Určitou dobu trvalo i hajnému Zdeňku Schlitzovi, než místo, kde dřevo pro rekonstrukci připravil, našel.

Ačkoliv v roce 2010 se svážka pro filmové účely příliš nevydařila kvůli špatným jízdním podmínkám, situace před třemi roky v roce 2007 byla daleko lepší. Z této rekonstrukce svážky se podařilo zhotovit i dokument pod názvem *Krkonošské rohačky*, který byl odvysílán v prosinci následujícího roku v České televizi.

Rekonstrukce svážky dřeva na saních rohačkách v roce 2007 se konala v únoru ve východních Krkonoších v oblasti Velké Úpy. Při této rekonstrukci transportu dřeva na rohačkách byli svážejícími dřevař Hartman Hampl žijící v Horním Maršově a Josef Tylš z Velké Úpy – Janových Bud, profesí hajný, jenž svému tchánovi dřevaři Fridrichu Kneifelovi v minulosti asistoval při dopravě dřeva na saních.

Dřevo složené v lese v oblasti, jež se nazývá Pěnkavčí vrch, blízko lyžařského svahu, bylo tvořeno jak metrovým dřívím, tak i dlouhými kládami. Cesta, na které se měla jízda uskutečnit, byla původně vedena z Pěnkavčího vrchu dolů do údolí Velké Úpy. Ovšem i u této první rekonstrukci nebyly přírodní podmínky pro jízdu příliš ideální. Teplota vzduchu se pohybovala kolem nuly, sníh tak byl vlhčí a měkčí, což saně příliš zpomalovalo a dopravci byli nuceni nejen v rovnějších úsecích saně táhnout. Navíc transportu nepřála ani mlha, která se však později rozptýlila. Přesto se rozhodlo, že se cesta zkrátí. Materiál se tak nakonec dopravoval v úseku Pěnkavčí vrch – Janovy Boudy.

Svážka probíhala nadvakrát. První se dopravovalo metrové dříví. To se pokládalo na rohačky delších rozměrů. Výška nákladu dosahovala přibližně jednoho metru. Větší množství dřeva dopravci raději nenakládali, protože by se jim také nemuselo podařit náklad odvést. Saně se kvůli mokrému sněhu zabořovaly a v méně prudkém terénu by mohly uvíznout, což se také potvrdilo. Dřevařům se saně zastavily. Naštěstí se podařilo uvést rohačky do pohybu. Bylo však i tak nutné saně občas za sebou táhnout, přestože se dopravovalo z kopce. Pro

filmové účely to však mělo jednu podstatnou výhodu. Kameramani mohli do detailu zaznamenat celou jízdu. Pokud by totiž probíhala jízda na saních příliš rychle, divák by si pravděpodobně nemohl všimnout detailů, jako byl například postoj svázejícího. Dopravci jeli na saních za sebou. První jel Josef Tylš, za ním ho následoval Hartman Hamplem. Metrové dříví vyložili na Janových Boudách.

Poté se oba horalé vrátili zpět na místo, odkud dopravili metrové dříví. Museli totiž naložit na saně ještě dlouhé klády. Avšak k tomu použil Josef Tylš s Hartmanem Hamplem jiný typ rohaček. Saně byly kratších rozměrů a disponovaly oplénem s hroty, na které se pokládaly klády. Přestože se Josef Tylš zmínil, že někteří dřevaři namísto metrového dříví preferovali svážení dlouhých klád, dopravovat takový druh materiálu nebylo jednoduché. Oba dřevaři naštěstí vše zvládli.

2.9 Postupná proměna využití saní rohaček

Na horách nebyl jednoduchý způsob obživy, a pokud chtěl člověk v tomto nehostinném prostředí přežít, musel své výrobní prostředky využít naplno. To samé platilo i pro saně rohačky, které se v průběhu 19. století začaly používat i k jiným účelům, než byla přeprava běžného nákladu. Například sedláci žijící v údolí užívali při svatbách nebo k přepravě turistů pro zábavu vedle kočárů také saně.⁸⁰ Ačkoliv původně hospodářské saně rohačky do krkonošských hor přinesli rakouští kolonisté za účelem dopravy dřeva či sena, začaly se tyto saně později prosazovat v dopravě lidí a ve sportu.⁸¹ Krkonoše totiž přitahovaly stále více turistů a místní hoteliéři se snažili svým zákazníkům nabídnout co největší množství služeb. S velice zajímavou a pro místní turistický ruch přelomovou myšlenkou přišel provozovatel hotelu na Pomezních Boudách – Steffan Hübner, který od roku 1815 začal svým hostům nabízet svezení na saních rohačkách. Zájemcům muselo být samozřejmě zajištěno maximální pohodlí, a tak se na rohačky připevňovalo speciální sedadlo a zákazníci byli chráněni teplou dekou. První trať určená pro svoz lidí vedla z Pomezních Bud do Kowar. Turisté byli z Kowar vyvezeni do Pomezních Bud za pomoci koně. Cesta nahoru trvala dvě hodiny a sjezd z vrcholů hor přibližně dvacet minut.⁸² Počátek prvního využívání saní rohaček v zimní

⁸⁰ WOLFGANG, F. *Heimat Hohenelbe: Geschichte und Geschichten*, Marktoberdorf: Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2007, s. 129.

⁸¹ JIRÁSEK, F. J. *Volks- und Heimatkunde des politischen Bezirkes Hohenelbe und der deutschen Gemeinden der im Westen angrenzenden Gerichtsbezirke Neupaka und Starkenbach*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe 1986, s. 24; reprint vydání z roku 1915, přidáno prvních 113 stran.

⁸² JIRÁSKO, F. *Rohačky, Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

turistice v Krkonoších se však podle autorů Tadeusze Stece a Wojciecha Walczaka datuje do února roku 1737, kdy na Samuelových Boudách kvůli špatným klimatickým podmínkám uvázla skupina turistů, která druhý den byla nucena kvůli velkému množství sněhu použít k vlastní přepravě saně rohačky.⁸³

Postupně se jednotlivé sáňkařské dráhy, určené pro soz turistů, rozšiřují. Vznikají nové tratě například ve Špindlerově Mlýně. Známa je také sáňkařská cesta z vrcholku Černé hory do Janských Lázní, která se nazývala „Zvonková cesta“ podle zvonečků, kterými byly vybaveny saně. Upozorňovaly tak cinkáním ostatní návštěvníky hor, aby nedošlo ke srážce saní s lidmi a zabránilo se tak úrazům.⁸⁴

To, že na konci devatenáctého století sáňkování v Krkonoších zaznamenalo obrovský vzestup, dokládá i počet saní. Kupříkladu mezi Pomezními Boudami a Kowary jezdilo až 720 rohaček a 1600 sportovních saní, nazývaných sportky. Na konci devatenáctého století v zimní sezoně bylo na horách turistům k dispozici až 3000 rohaček. Téměř každý hotel nabízel mimo ubytování či stravování také jízdu na rohačkách.⁸⁵

Zájem o soz byl u turistů značný, a to se projevilo i v cenách, jak uvádí Pavel Klimeš v časopise Veselý výlet: „V roce 1925 stálo vyvezení jedné osoby na rohačkách k Moravské či Petrově boudě stejně jako ke Špindlerovce padesát korun, následný sjezd řízený horalem třicet. To bylo dohromady více než plná penze v hotelu. „Rohačkový výlet“ k boudě u Sněžných jam přišel hosta dokonce na 190 korun.“⁸⁶

Ovšem nic netrvá věčně a s „utíkajícím“ časem přibývají nové věci, které nahrazují ty staré. Na začátku třicátých let dochází k útlumu sportovního sáňkování a místo rohaček přicházejí lyže, které nakonec saním zasadí poslední ránu.⁸⁷

2.10 Novodobé využití hospodářských saní rohaček

V roce 1970 byla ukončena v Krkonoších doprava dřeva na rohačkách. Jako by se zavřela „opona“ a „staré časy“ nadobro zmizely. Minulost nejspíše již nevrátíme zpět, ale můžeme si ji neustále připomínat. Na myšlenku obnovit jízdu na saních přišel v roce 1999 hajný Josef Tylš z Janových Bud ve Velké Úpě, který si od svého tchána Fridricha Kneifela vypůjčil

⁸³ STEC, T. – WALCZAK, W. *Karkonosze*, Warszawa: Sport i turystyka 1962, s. 234.

⁸⁴ Černohorská sáňkařská dráha, <<http://www.22.oblast.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=126136>>, [13. 01. 2013].

⁸⁵ JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

⁸⁶ KLIMEŠ, P. Fenomén krkonošských saní, *Veselý výlet*, 31, 2009, s. 16.

⁸⁷ HNÍK, K. - SOJKOVÁ, J. *Bejvávalo na horách*, Hradec Králové: Garamon 2003, s. 129.

rohačky, naložil na ně seno a spolu s kamarády se vydal na Pomezní Boudy. Každý kamarád měl rohačky a byl převlečen buď za chudého dřevaře, nebo bohatého turistu. Z Pomezních Bud byla uskutečněna jízda do Kowar, avšak kvalita sněhu nebyla příliš vysoká, a tak se Josef Tylš rozhodl na jaře roku 2000 hledat novou lepší trasu. Při hledání došel k bývalým rudným štolám na polské straně Krkonoš, kde se seznámil s investorem Wojciechem Jablonskim. Ten po vyslechnutí pana Tylše byl akcí natolik nadšen, že se rozhodl realizovat celý projekt ve velkém. V místě bývalých štol vybudoval ozdravné středisko a penzion. Od pana Tylše si vypůjčil staré rohačky, které posloužily jako vzor pro výrobu nových saní. Kopie byly od těch původních saní téměř k nerozeznání, i když byly vyrobené novou technologií. Nebylo použito žádných kovových částí. Jedinou odlišností však byl roh, který nebyl vyroben ze samorostu, ale lepených částí za pomoci moderních strojů. Ovšem laik na první pohled nic nemohl poznat.

Další zimu se uskutečnil Mezinárodní sjezd na rohačkách aneb sjezd do 21. století. Od té doby se každoročně v březnu uskutečňuje v této oblasti sjezd na saních rohačkách. K tomuto účelu byla založena společnost Sdružení milovníků rohaček, jejíž centrum se nachází v nově vybudovaném sídle Jelení Struze, a webová stránka www.sanierogate.kowary.pl. Členové společnosti se scházejí každý rok na podzim.

Akce se koná v březnu, a to z důvodu delšího dne. Ovšem nevýhodou je, že v tomto období může být nedostatek sněhu, kvůli němuž již jedenkrát byla akce zrušena. Celý projekt se koná pod záštitou Poláků. Jízdy se účastní pravidelně Češi a Poláci. V roce 2009 se k nim přidali i Slováci, kteří si s sebou přivezli speciální saně, jež se nazývají krně. Tím se již akce rozšířila.

V roce 2010 získala ještě větší rozměr, kdy se závod z Pomezních Bud do Kowar uskutečnil opakovaně o několika sobotách. Z původní malé rekonstrukce turistického využití rohaček se záměr rozrostl v závod, kterého se účastní desítky až stovky lidí. Na závěr závodu se koná slavnostní ceremoniál, při němž se vyhlašují vítězové, a koná se doprovodný kulturní program. Celá akce získává spíše komerční ráz.⁸⁸

2.11 Saně vlčky

K zajímavým dopravním prostředkům se řadí i saně zvané vlčky. Historie těchto saní na území Krkonoš sahá podobně jako u rohaček do 16. století. Vlčky původně pochází ze

⁸⁸ TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

skandinávských zemích, odkud pak byly přivezeny do zemí střední Evropy. O užívání tohoto druhu saní na území Krkonoš se zasloužili alpsští kolonisté, kteří si je v 16. století přinesli s sebou z alpských zemích.⁸⁹

Již na první pohled tyto saně zaujmou svým vzhledem. Svoji konstrukcí připomínají pojízdnou lavičku. V dnešní době mají tyto saně různé použití. Kupříkladu na třetím ročníku závodu na saních, který se jmenoval „Krasojízdy na rohačkách“ a konal se v lednu 2012 v Jilemnici,⁹⁰ bylo možné spatřit soutěžící, kteří na tomto dopravním prostředku při závodění vezli své děti. Saně však nesloužily jen k dopravě osob. Jejich důležitý význam spočíval v transportu materiálu. Tyto saně dodnes ulehčují práci i Zdeňku Schlitzovi, bývalému hajnému žijícímu na horské chalupě u Strážného. Saně k transportu zboží dodnes využívá. Na síťku se připevnilo přepravované zboží. Poté se dopravce chytnul držadel a saně s nákladem před sebou tlačil. Výhoda na rozdíl od ostatních saní, jako byly například rohačky, spočívala v tom, že saně disponovaly brzdou a prodlouženými sanicemi. Horal při jízdě z kopce se tak nemusel opírat o saně a brzdit nohama. Transport materiálu probíhal tak, že dopravce na rovině roztlačil saně a z kopce stál na prodloužených sanicích a rychlost a směr saní reguloval pomocí ruční brzdy.⁹¹



Obr. č. 2: Saně křiplota, Ohrada (u Hluboké nad Vltavou): 2011, foto A. Smrčka.



Obr. č. 3: Saně vlčky, Strážné: 2012, foto A. Smrčka.

Nebýt řemeslníků z rodu Nosků, kteří mají zkušenosti s výrobou ohýbaných saní a znalosti s ní spjaté se u nich předávají z generace na generaci, produkce tohoto typu saní by nejspíše byla zcela zapomenuta. Důležitost uchování tradičního způsobu výroby saní si uvědomovalo i Ministerstvo kultury České republiky, které 8. září roku 2012 v Kutné Hoře

⁸⁹ VĚCHETOVÁ, M. *Historie tradičního transportu ve východních Krkonoších: Bakalářská práce*, Brno: 2012, s. 19.

⁹⁰ MUDROVÁ, J. Krasojízdy na rohačkách měly desítky nadšených diváků, <http://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/krasojizdy-na-rohacach-mely-desitky-nadsenych-div.html>, [18. 10. 2012].

⁹¹ SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 06. 2012, Strážné.

udělilo Josefu Noskovi pocházejícího z Roprachtic titul *Nositel tradice lidových řemesel*. Existuje tak naděje, že se tradiční řemeslná výroba ručních saní uchová, což by měl potvrzovat také fakt, že v práci po Josefu Noskovi, který má syna a zetě udržující výrobu vlček, má kdo pokračovat. Záruka, že výrobce disponuje pokračovateli, kteří uchovají tradiční způsob výroby, a zároveň je schopen předávat svým následovníkům profesní vědomosti daného řemesla, je mimo jiné podmínkou pro udělení titulu *Nositel tradice lidových řemesel*.⁹²

Saně vlčky bylo možné zhlédnout také na výstavě Homo Faber, která probíhala v bývalé jezuitské koleji, v současnosti v Galerii Středočeského kraje v Kutné Hoře, v období od 8. do 23. září 2012, a také si přečíst na jednom z panelů věnujícím se držitelům titulu *Nositel tradice lidových řemesel* základní informace o výrobcí saní Josefu Noskovi.⁹³

2.12 Saně křiplate

Transport materiálu se neuskutečňoval jen vysoko v horách. V mírnějších kopcích a v údolích se užívaly také potažní saně, v Krkonoších známé pod názvem „křiplate“. Na tomto druhu saní se přepravovalo metrové dříví i dlouhé klády. Pokud se dřevař rozhodl pro transport dlouhých klád, používal podobně jako u kratších rohaček oplén, na jehož bodce se klády položily. Při dopravě metrového dříví na křiplatech se připevňovala k saním plošina. Saně táhli koně. Pokud křiplate byla zapřažena za dva koně, užívalo se jedné oje. Při zápřahu jedním koněm se naopak užívalo dvou ojí. Saně disponují značným okováním. K výrobě saní se užívalo buku, javoru, jasanu či břízy.⁹⁴

⁹² Podmínky podání návrhu k nominaci výrobce na udělení titulu *Nositel tradice lidových řemesel*, <<http://www.lidovaremesla.cz/?page=nositele/drzitele>>, [18. 10. 2012].

⁹³ Výstava Homo Faber, dne 08. 09. 2012, Kutná Hora.

⁹⁴ Výstava Sáňkování dříví, dne 24. 09. 2011, Ohrada (u Hluboké nad Vltavou).

3. DOPRAVA NA KROSNÁCH⁹⁵

3.1 Základní charakteristika krosny

Žít v Krkonoších nebylo pro horaly vůbec jednoduché. Veškerý náklad zde museli do vysokých svahů dopravovat vlastní silou. Mezi základní dopravní pomůcky, které jim k tomu sloužily, patřila krosna. Místní lidé se snažili být sice soběstační a většinou měli u chalupy i drobné hospodářství, přesto si museli obstarávat z města předměty každodenního použití. Na krosnách museli dopravovat určité druhy potravin, které nemohli vyprodukovat vlastní silou kvůli nízké úrodnosti krkonošské půdy.⁹⁶

K dopravě objemnějšího zboží z města do hor sloužily v zimě spíše saně. Avšak k transportu materiálu v letním období či v zimě v prudkém, špatně přístupném terénu se používala převážně krosna, kterou řadíme podobně jako nůši, saně či vozy mezi prostředky tradiční lidové dopravy. Podobou a použitým materiálem se však od ostatních dopravních prostředků značně liší. Jedná se totiž o dřevěné deskovité nosidlo opatřené konopným popruhem. Krkonošská krosna představuje typický horský pracovní nástroj k přepravě předmětů a svou konstrukcí se podobá alpským dopravním nosičským zařízením.⁹⁷ Nutno ale podotknout, že krosna nebyla typickým dopravním prostředkem pouze pro alpské oblasti či země střední Evropy. Různé typy krosen se užívají také v ostatních částech Evropy i v asijských zemích.⁹⁸

Hrany krosny tvoří dva paralelní hranoly, jejichž horní konce jsou zakončené zdobnými zarážkami. Tento na první pohled dekorativní prvek měl však svůj praktický účel. Kolem zarážky se totiž namotával provaz, který díky tomuto zakončení nemohl z krosny vyklouznout. Prostřední část krosny tvoří deska, vyrobená z několika dřevěných prken spojující krajní hranoly. K dřevěné desce se někdy také přidělavá lavička či pult. Záleželo na druhu krosny.

V Krkonoších se používaly krosny lavičkové, deskové a pultové. Užití jednotlivých typů záleželo především na druhu přepravovaného materiálu. Na krosnách se nejčastěji

⁹⁵ Část textu věnující se dopravě materiálu na krosnách byla otištěna v odborném recenzovaném periodiku *Národopisný věstník*; SMRČKA, A. Tradiční doprava materiálu na krosnách v Krkonoších, *Národopisný věstník*, 1, 2012, s. 71 – 82.

⁹⁶ LOUDA, J. - LUŠTINEC, J. Hory a horáci, *Krkonoše*, Praha: GeoBohemia 2008, s. 40.

⁹⁷ BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 63 – 64.

⁹⁸ NOVÁKOVÁ, K. *Tatranské nosiči*, Tatranská Lomnica: I&B 2008, s. 47.

dopravovalo seno, tráva, sypký náklad, dřevěná prkna a potraviny.⁹⁹ Hmotnost nákladu se odvíjela od druhu krosny, ale také od pohlaví jedince. Zatímco ženy na krosnách nosily zboží kolem 50 kg, hmotnost nákladu mužů přesahovala 70kg.¹⁰⁰ Krosny se užívaly především v horských oblastech či v končinách s členitým terénem, například na vysočinách. Tento dopravní prostředek sloužil lidem nejen v Krkonoších, ale rovněž v Podkrkonoší, na Českomoravské vysočině, Valašsku a Hornácku, kde se krosna používala k přepravě textilních látek do místních továren.¹⁰¹

Krosna se na českém území vyskytovala již ve středověku. Z této doby nejspíše pochází i název tohoto transportního prostředku. Slova krosna, krúsna či krúseň si vymysleli sami horalé.¹⁰²

V Krkonoších je zaznamenáno použití tohoto nástroje v druhé polovině 18. století. Krosny využívalo v hojné míře především německé obyvatelstvo. Po konci 2. světové války, kdy došlo k odsunutí většiny německých obyvatel, nastal drobný pokles v dopravě zboží na krosnách. Nově příchozí Češi začali preferovat spíše vozy, letní saně či nejrůznější druhy smyků.¹⁰³ Přesto staří horalé tradiční způsob dopravy materiálu na krosnách neopustili. K privátním chalupám i k některým podnikům se nosilo zboží stále za pomoci tohoto dopravního prostředku. Výjimku tvořily turistické chaty či hotely. Například ve Velké Úpě na Janových Boudách se užíval v první polovině 20. století kůň a k transportu zboží na Růžohorky ve 40. letech minulého století zapřahoval majitel vola. Také většina provozovatelů horských hotelů v Peci pod Sněžkou vlastnilo několik párů koní, které využívaly k transportu.¹⁰⁴ Ačkoliv by se mohlo zdát, že je krosna v dnešní moderní době, která do značné míry ovlivnila i Krkonoše, již mrtvou záležitostí, přesto se v dopravě využívá. Téměř každý původní domorodec má na půdě krosnu, na kterou nedá dopustit, přestože již využívá moderní způsob dopravy jako je čtyřkolka či skútr.

⁹⁹ BARAN, L. Krosna, *Lidová kultura*. Praha: Mladá fronta 2007, s. 437 – 438.

¹⁰⁰ ELSNER, V. *Heimatskunde des Rochlitzer Gerichtsbezirkes*, Rochlitz: Selbstverlag des Rochlitzer Fehrervereins 1893, s. 32.

¹⁰¹ BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 64.

¹⁰² KUBÁT, M. Zajímavosti – Krosna, *Krkonoše – Jizerské hory*, 2, 1984, s. 30.

¹⁰³ BARAN, L. Krkonošské krúsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 87.

¹⁰⁴ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

3.2 Krosna lavičková

K nejpoužívanějším a nejběžnějším krosnám určených pro každodenní přepravu běžného zboží, jako byla například bandaska s mlékem či různé potraviny, patřila krosna lavičková. Tento typ krosny byl oblíben a používán především ženami a horaly, kteří dopravovali měkký náklad, například jídlo z města ke svým chalupám. Díky lavičce, kterou tato krosna disponovala, se nemusel náklad kvůli možnému vyklouznutí provazem příliš utahovat. Křehké či měkké zboží se tak nepoškodilo.¹⁰⁵ Lavičková krosna je od ostatních typů krosen již na první pohled rozpoznatelná. K hlavním odlišovacím znakům se řadí právě lavička připojená k prknům, jež tvoří desku tohoto dopravního prostředku. Šířka desky se pohybuje kolem 27 cm. Okraje lavičky tvoří opět dva dřevěné úzké hranoly zakončené dekorativní zarážkou. Výška hranolu dosahuje přibližně 90 cm, délka 4 cm a šířka 2,5 cm. Délka okraje lavičky měří přibližně 30 cm.¹⁰⁶ Lavička je k prkenné desce připojena nejen za pomoci dřevěných kolíků zaražených do hranolů, ale také dvěma zahnutými podpěrami. Funkce podpěr nespočívala jen v samotném připojení lavičky ke zbytku krosny, ale především v nosnosti. Je neuvěřitelné, že na lavičku mohl být položen náklad o hmotnosti 30 – 50 kg. Lavičková krosna však snesla i náklad o hmotnosti 70 kg. K dalším částem této krosny patří dvě užší latě. Jedna je rovná a druhá drobně zahnutá do tvaru obráceného písmene U.¹⁰⁷

Samozřejmostí lavičkové krosny jsou popruhy dlouhé kolem 70 cm, které jsou zakončeny dřevěným kolíkem, jež zabraňuje jejich vysmeknutí. Dnes si však může návštěvník hor všimnout, že někteří horalé namísto konopných popruhů používají popruhy vyrobené z umělých vláken. Obměna se může týkat i jiných částí krosny, jako například dřevěného kolíku. I ten bývá nahrazen kupříkladu dřevěnou tyčí.

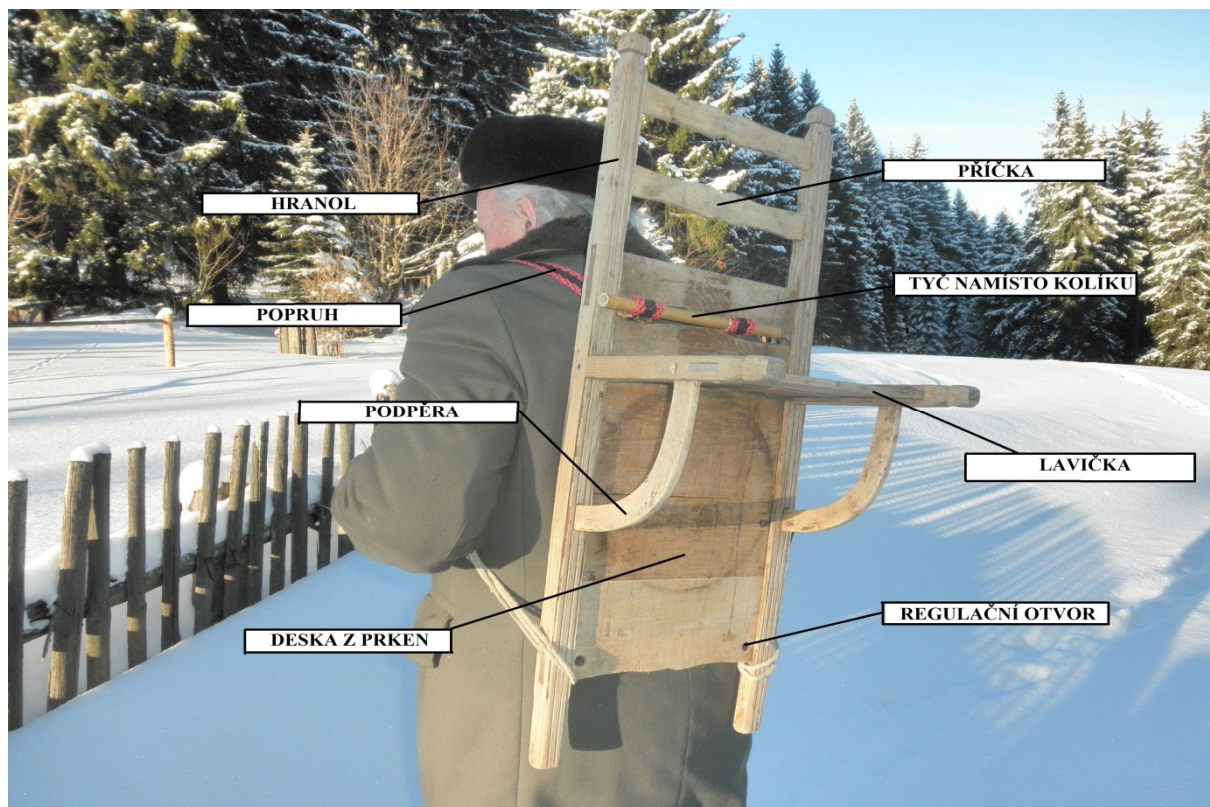
Ke každé krosně rovněž patří provaz. Dříve se používal převážně konopný o délce asi tři metrů. Provaz sloužil k upevnění přenášeného zboží. Proto musel být pevný a pečlivě protkán skrze regulační otvory krosny. Provaz užívaný u lavičkové a pultové krosny byl podobně jako u transportu materiálu na saních vybaven dřevěnou pomůckou, jež se nazývala žabkou nebo také kloubkem. Tuto pomůcku si do Krkonoš přineslo původní obyvatelstvo z Tyrol. Výhoda kloubku neboli také dřevěného oka spočívala v tom, že se nemusely na konci provazu vytvářet složité uzly, u kterých hrozilo i větší opotřebení provazu. Nosiči tak stačilo při vážení přepravovaného materiálu pořádně provazem utáhnout náklad tak, že provaz prostrčil skrz

¹⁰⁵ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹⁰⁶ Číselné údaje naměřené během terénního výzkumu v Krkonoších jsou pouze přibližné. Rozměry jednotlivých krosen mohou být různé. Záleží na jednotlivém výrobcí krosen a také na regionu, kde se krosna používala.

¹⁰⁷ BARAN, L. Krkonošské krůsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 85.

oka, vytvořil speciální smyčku, již připevnil na špici této součástky. Přestože podoba dřevěného oka byla jednoduchá, smyčka se nevyvlékla ani při plném zatížení. K uvolnění nákladu by mohlo tak dojít pouze při prasknutí provazu. Další výhodou bylo i to, že pokud horal potřeboval upravit náklad, nemusel složitě provaz rozvazovat. Stačilo, aby se provazem trochu cuklo.¹⁰⁸



Obr. č. 4: Krosna lavičková, Velká Úpa – Janovy Boudy: 2011, foto A. Smrčka.

3.3 Krosna desková

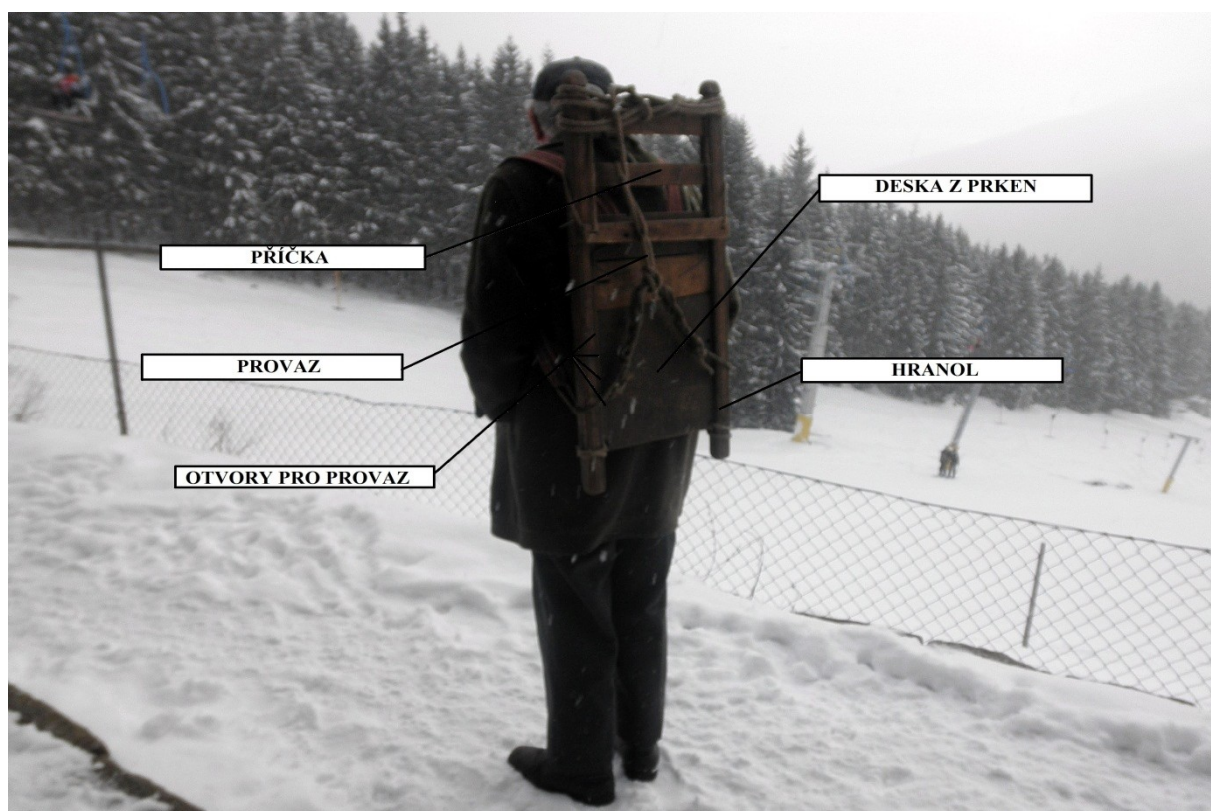
Krosnu deskovou neboli také žebříčkovou užívali na horách především profesionální nosiči. Tato krosna na rozdíl od krosny lavičkové měla totiž tu výhodu, že se na ní mohl naložit mnohem těžší náklad. Kupříkladu Robert Hofer, otec posledního dnes žijícího profesionálního nosiče na Sněžku Helmuta Hofera, na tomto typu krosny nesl v roce 1944 z Obří Boudy na Sněžku ocelovou rouru o hmotnosti 165 kg. Je neuvěřitelné, že takovou tíhu zvládla krosna a samozřejmě i samotný nosič.¹⁰⁹ Aby bylo možné na této krosně dopravovat náklad o velké hmotnosti, museli dopravci umisťovat těžké zboží, například vědra s vodou, na horní okraj krosny. Díky tomuto vybalancování se nemuseli příliš ohýbat, a tím namáhat hřbet

¹⁰⁸ TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa – Janovy Boudy.

¹⁰⁹ KLIMEŠ, P. Nosiči v bistru Sněžka, *Veselý výlet*, 35, 2011, s. 18.

a záda.¹¹⁰ Na některých historických fotografiích zachycujících krosnaře dopravující zboží například na Sněžku můžeme spatřit, že náklad umístěný na horním okraji krosny je podepřen dřevěnou fošnou či latěmi. Díky tvrdému prknu se zabránilo pohybu či případnému vysmeknutí přepravovaného nákladu z provazů. Tímto způsobem se dopravovaly na deskové krosně například větve či špalky dřeva.

Na krosně deskové se nejčastěji dopravovaly sudy s pivem, vědra s vodou, ale i potraviny či sypký materiál. Podmínkou však bylo, aby měkké či sypké zboží bylo transportováno v dřevěných koších. Důvod byl prostý. Přepravovaný náklad musel být pevně utažen provazy, na rozdíl od krosny lavičkové, kde díky lavičce stačilo, aby se zboží provazy pouze lehce utáhlo. Někteří horalé používali k důkladnému utažení provazů u deskové krosny sochůrek nebo větev jako ouvin. Přinášelo to však nevýhody v podobě rychlého opotřebení provazu.¹¹¹ Nosiči rovněž u krosny deskové neboli žebříčkové nepoužívali dle informací profesionálního nosiče Helmuta Hofera kloubek neboli žabku. Místo toho na koncích provazů vytvořili pevné uzle.



Obr. č. 5: Krosna desková, Velká Úpa: 2011, foto A. Smrčka.

¹¹⁰ KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 60.

¹¹¹ BARAN, L. Krkonošské krůsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 85.

Krosna desková patří konstrukčně k nejjednodušším typům. Deska krosny se skládá ze tří jednotlivých příčných prken. Na prostředním prkně se nachází několik otvorů, kterými se provléká konopný provaz. Na dolním dřevěném dílu si lze rovněž všimnout dvou krajních otvorů. Ty sloužily k provléknutí provazu, jež spojoval ke krosně popruhy, jež byly provlečeny skrze dva obdélné otvory umístěné na horním prkně. Nad širšími prkny tvořící desku krosny se nachází dvě užší dřevěné příčky, přes něž se mohl namotat provaz. Okraje krosny tvoří dva podélné hranoly.

Rozměry deskové krosny se samozřejmě většinou liší od jednotlivých kusů. Je nutné si uvědomit, že každá krosna je ručně vyrobeným originálem. Pro představu však uvedu jednotlivé míry krosny získané z terénního výzkumu. Desková krosna nosiče Helmuta Hofera měřila na výšku 86 cm, šířka příčných prken tvořící desku krosny činila necelých 30 cm a rozměry příčného řezu hranolu dosahovaly hodnot 4 x 3 cm.¹¹²

3.4 Krosna pultová

Nejspíše by si většina lidí nepomyslela, že se na území Čech zboží dopravovalo rovněž na hlavě. Tento způsob transportu je totiž typický především pro země blízkého Orientu či pro státy ležící v Africe. V Krkonoších má přesto doprava materiálu na hlavě dlouholetou tradici díky pultové krosně.¹¹³ Ta byla primárně určena pro dopravu sena. Mohla se však na ní dopravovat kupříkladu i dřevěná prkna. Avšak zde platila zásada, že se jednotlivé dřevěné desky musely pečlivě urovnat a zároveň bylo nutné, aby boční strany nákladu lemovaly obráceně položené fošny. Zabránilo se tak nechtěnému vysmeknutí některých prken.¹¹⁴

Někteří noví osídlenci deskovou krosnu zaměňovali za krosnu lavičkovou. Místo toho, aby na krosnu nakládali seno, obrátili ji pultem dolů a přehodili si popruhy. Na tomto typu krosny se tak dopravoval i jiný druh zboží.¹¹⁵

Přesto hlavní účel této krosny spočíval především v přepravě sena. Záležitost to však nebyla vůbec jednoduchá. Již samotné nakládání sena na krosnu vyžadovalo určitou zručnost. Nejprve se krosna musela postavit pultem do hromady sena. Poté se obalila celá deska krosny senem tak, aby krosna byla vyvážená. Náklad držel za pomoci dvou a více provazů. K utahování se používal kloubek. Poté, co se seno naložilo, mohl nosič vyrazit na cestu.¹¹⁶

¹¹² HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹¹³ BARAN, L. *Neviditelné chodníčky*, Praha: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 6 – 8.

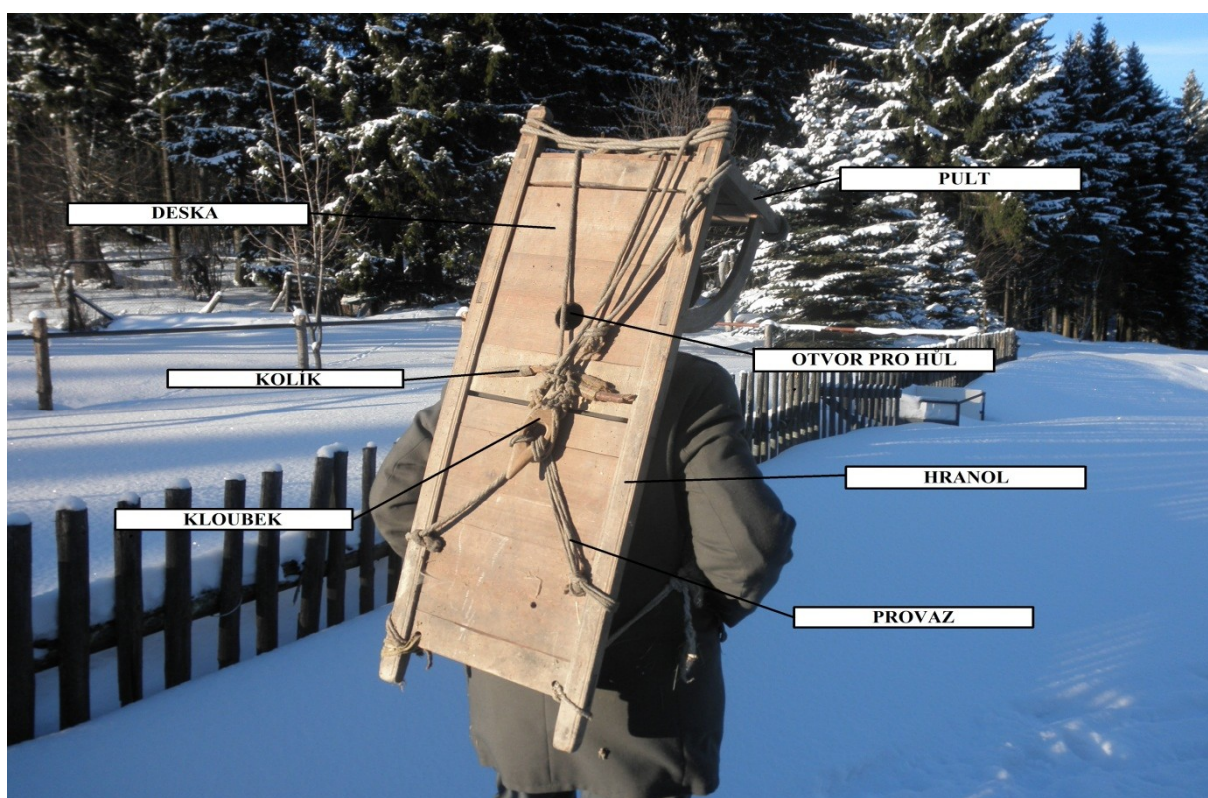
¹¹⁴ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹¹⁵ TYLŠ, J. dne 23. 01. 2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

¹¹⁶ TYLŠ, J. dne 23. 01. 2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

Ačkoliv seno má relativně nízkou hmotnost, na krosně se běžně nosilo seno o hmotnosti 70 - 80 kg. Ženy nosily menší množství sena, přesto jeho hmotnost dosahovala 50 kg.¹¹⁷ Tomu odpovídal i rozměr celého nákladu, který dosahoval nad hlavou nosiče výšky až tří metrů. Dopravce se tak mohl někomu jevit z dálky spíše jako horská příšera než nosič. Konstrukce pultové krosny se velmi podobá krosně lavičkové. Přesto si u ní lze všimnout několik výraznějších změn. K největším odlišnostem patří pult namísto lavičky, umístěný nad hlavou nosiče. K dalšímu výraznému rozdílu patří výskyt otvoru v desce krosny. Tímto otvorem nosič prostrčil tyč, se kterou nadzvedával seno. Tím si ulehčoval celkovou hmotnost nákladu.

K zajímavé a netradiční pomůcce nosiče užívající pultovou krosnu patřil kroužek, který používali především nosiči vyššího věku. Kroužkem vyplňovali mezeru mezi hlavou a spodní stranou pultu, která se tak již nedotýkala hlavy. Nosič tak zamezil případným modřinám. Tento užitečný doplněk dopravce měl tvar věnce a byl tvořen žíněmi.¹¹⁸ Podle vzpomínek Helmuta Hofera však stačilo, aby si nosič položil na hlavu kus slámy. Splňovalo to stejný účel.¹¹⁹



Obr. č. 6: Krosna pultová, Velká Úpa – Janovy Boudy: 2011, foto A. Smrčka.

¹¹⁷ LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 78.

¹¹⁸ BARAN, L. Krkonošské krůsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 85 – 86.

¹¹⁹ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

3.5 Povolání profesionálního nosiče

Povolání nosiče nepatřilo k lehkým profesím. Je zřejmé, že u této profese se původní domácí užití krosny pro vlastní potřebu změnilo v nošení nákladu za úplatu. Uchazeč o toto zaměstnání musel disponovat především velkou zdatností a silou. Ovšem k samozřejmostem se řadila rovněž zodpovědnost, dochvilnost a částečně i určité organizační schopnosti. Toto povolání nepatřilo k finančně atraktivním zaměstnáním. V období první republiky sice měli nosiči dobré příjmy, neboť se jim platilo podle množství odnesených kil.¹²⁰ Například na konci 19. století v porovnání s pomocnou námezdní silou, která si přivydělávala například sklizní řepy, krosnař dosáhl její měsíční mzdy již za týden.¹²¹ Výše platu se totiž odvíjela od hmotnosti zboží. Během druhé světové války a po válce však pobírali nosiči stálý pravidelný měsíční plat, což pro ně nebylo tak výhodné. Ve srovnání s příjmy pracovníků v lese patřil plat nosiče k podprůměrným. Krosnaři si po druhé světové válce vydělali v průměru 4500 Kčs, zatímco pracovníci v lese pobírali plat pohybující se kolem 10 000 Kč. Měsíční příjmy některých zkušených a kvalifikovaných dřevařů však dosahovaly výše až 15 000 korun.. Nesmíme ale zapomínat, že peníze v té době neměly tak velkou hodnotu, neboť většina zboží se kupovala na kuponové lístky. Navíc v roce 1953 díky velké měnové reformě hodnota peněz značně klesla. Na rozdíl od nosičů, kteří byli placeni hotely, lesní pracovníci dostávali od státních podniků během roku také velké množství pracovního oblečení. Nosiči proto odkupovali oblečení od dřevařů, kteří by všechen oděv stejně neupotřebili. Nosiči se při práci oblékali do běžného pracovního oblečení. V létě například na sobě nosili montérky a nižší kožené boty. V zimním období používali vysoké kožené boty, které vyplňovali teplými hadry či novinami. Chránili se tím před případnými omrzlinami.

Profese nosiče se většinou předávala z generace na generaci. K typickým rodinám z oblasti Velké Úpy, u nichž se toto povolání dědilo z otce na syna, se řadil rod Hoferů či Sagasserů. Zaučování budoucího mladého nosiče de facto neprobíhalo. Již malé děti dospělých krosnařů nosily na zádech krosničky, a tak se postupně naučily nosičství samy. Jedinou věc, kterou musel zkušený krosnař svému budoucímu partákovvi podrobněji vysvětlit, byl způsob vázání zboží.

Nosiči byli většinou zaměstnanci hotelů či bud, kam dopravovali zboží, a pracovali vždy na plný úvazek. Jiná možnost ani nebyla, neboť s dopravováním zboží na krosnách strávil horal celý den. Před druhou světovou válkou pro boudy na Sněžce nosilo náklad celkem 9

¹²⁰ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹²¹ SCHEUFLER, P. *Krkonoše na nejstarších fotografiích*, Praha: Baset 2002, s. 104.

nosičů, z nichž 5 dopravovalo zboží z Velké Úpy a 4 krosnaři nosili zboží z Obří boudy. Z Obří boudy na Sněžku se začalo zboží ve 40. letech 20. století dopravovat rovněž koňmi. Umožňovala to nově zpevněná Jubilejní cesta. Dříve využívání tažné síly zvířete nebylo ani možné, neboť cesta byla příliš úzká. Na koních se dopravoval především těžší náklad, k němuž se řadilo kupříkladu uhlí nebo sudy piva. Přesto transport zboží na Sněžku za pomoci krosen na rozdíl od koní patřil k základnímu způsobu dopravy materiálu.

Zboží, které se nosilo na vrcholky hor, se muselo nejdříve zamluvit. Například na Sněžce si zajišťovaly objednávku samotné podniky. Nosičům se sdělilo, jaké zboží se má vyzvednout a u kterého obchodníka. Nosiči však většinou měli náklad připravený již v centrálním skladu v Peci pod Sněžkou. Pouze vybrané zboží vyzvedávali u drobných obchodníků. Objednávku zajišťovaly samotné boudy, po druhé světové válce, jak vzpomínám Helmut Hofer, objednávali zboží i samotní nosiči. A jak vlastně vypadal běžný pracovní den nosiče?

Pracovní den nosiče začínal již ve večerních hodinách. Nosič na Sněžku Helmut Hofer si po vykonané práci ve večerních hodinách došel do města vyzvednout náklad, který si vzal s sebou domů. Druhý den tak ušetřil velké množství času. Ráno se jen skromně nasnídal. Snídani tvořilo teplé mléko, do kterého si Helmut namáčel kostky chleba. Svačinu si s sebou nebral. Jeho druhým jídlem byl až teplý oběd na Sněžce, který byl zahrnut v platu nosiče. Cesta z Velké Úpy na Sněžku zabrala minimálně 4,5 hodiny, většinou pět hodin. Nosiči nosili zboží většinou společně. Někdo by si mohl pomyslet, že cesta jim ubíhala rychle, neboť mohli během práce spolu hovořit. Nebylo však tomu tak. Činnost nosiče byla velice namáhavá a těžký náklad ve spojení s prudkým stoupáním do kopce neumožňoval komunikaci mezi horaly. Nebylo v lidských silách nést náklad z údolí až na vrchol hory v kuse bez přestávky. Nosiči během cesty z Pece na Sněžku měli přibližně 9 stálých odpočinkových zastávek. Jednalo se především o velké kameny. Často však seděli i na zemi či na kmeni stromu. Doba, za kterou se nosič dostal do cíle se odvíjela především od velikosti a hmotnosti nákladu, počtu zastávek, momentální fyzické kondice, ročního období a konkrétního počasí.

Právě počasí z velké části určovalo, jak dlouho cesta z údolí na vrchol Sněžky potrvá. Na horách dochází k častým změnám povětrnostních vlivů. Sám nosič Helmut Hofer vzpomíná, že v zimním období ho chytla taková vánice, že často byl donucen lézt na vrchol Sněžky po čtyřech. Dvakrát byl i donucen zanechat krosnu spolu s nákladem na úbočí vrcholu Sněžky. Pokaždé to však nešlo. Například pokud nesl něco cenného. Počasí bylo zrádné nejen v zimě, ale také v letním období. Pokud přišla silná bouře, šlo často nosiči i o život. Samotného Helmuta Hoffera nezastihla až taková bouře, aby se bál o svůj život, ale z vyprávění ví, že

několik nosičů bylo nuceno sundat krosnu, na které byl přivázán dřevěný sud s pivem. Sud se totiž skládal ze železných obručí, jež mohli přitáhnout blesk, a tím ohrozit životy nosičů. Proto nosiči odložili krosnu a odešli na bezpečnou vzdálenost od sudů. Problémem však bylo, že se nemohli nikam schovat. Nebylo kam. Vrchol Sněžky tvořila holina.¹²²

3.6 Novodobé užívání krosny k dopravě materiálu

Užívání tradiční dřevěné krosny k přepravě materiálu nepatří na území střední Evropy pouze mezi vzpomínky. Například na Slovensku ve Vysokých i Nízkých Tatrách se zboží běžně nosí na krosnách i v dnešní době.¹²³ Podobná situace platí pro Krkonoše. Přestože poslední dnes žijící nosič Helmut Hofer přestal ze zdravotních důvodů profesionálně nosit zboží na Sněžku v roce 1953 a jeho otec ukončil toto povolání v roce 1961, a tím došlo k zániku profese nosiče, nelze hovořit o úplném ukončení samotného užívání krosen k přepravě materiálu.¹²⁴ Dodnes mnozí místní horalé vlastní dřevěnou krosnu, kterou nemají jen schovanou na půdě, ale aktivně ji využívají k dopravě zboží. Rovněž na Sněžku se i dnes dopravuje zboží na dřevěné krosně. Například majitelé České poštovny nosí zboží na Sněžku. Přestože využívají k dopravě těžšího zboží auto, se kterým se dostávají na nejvyšší horu z polské strany, v zimním období se musí spokojit s krosnou. Krosna slouží také dnešním návštěvníkům hor, kteří mají možnost si například v restauračním zařízení „Skleník“ ve Velké Úpě tradiční dřevěnou krosnu zapůjčit. Pro tento účel byly obnoveny trasy, kudy kdysi chodili profesionální nosiči.¹²⁵

¹²² HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹²³ NOVÁKOVÁ, K. *Tatranské nosiči*, Tatranská Lomnica: I&B 2008, s. 45.

¹²⁴ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

¹²⁵ VÍTKOVÁ, K. Po nové cestě na Sněžku si lidé vyzkouší, jak kdysi dřeli šerpové, <http://hradec.idnes.cz/nasnezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020_1843394_hradec-zpravy_pos>, [13.1.2013].

4. PLAVENÍ DŘEVA V KRKONOŠÍCH

4.1 Historie plavení

Dřevo, které se vytěžilo ve vrcholcích hor a transportovalo dolů do údolí, se muselo dále dopravit k místním podnikům, jako byly papírny, brusírny, doly či sklárny. K transportu dřeva v Krkonoších se proto nevyužívaly jen saně či jiné druhy smyků, ale také vodní síla, které bylo v Krkonoších na rozdíl od jiných dopravních prostředků dostatek.

Plavení dřeva v Krkonoších má dlouholetou tradici. Voda se k dopravě dřeva v Krkonoších využívala již ve středověku. Největší rozmach však nastal až ve druhé polovině 16. století, kdy kvůli vymýcení okolních lesů se projevil nedostatek dřeva v Kutné Hoře, a tím rostla i poptávka po této surovině.¹²⁶ Projekt plavení dřeva byl definitivně schválen roku 1567 císařem Maxmiliánem Habsburským.¹²⁷ Největším a nejvýznamnějším spotřebitelem dřeva v této době byly doly v Kutné Hoře, které představovaly velkou finanční oporu pro stát. Na pomoc proto byli přivoláni na žádost majitele středních a správce východních Krkonoš Kryštofa Gendorfa i rakouští odborníci. Byli to především Hans Baudem a Pavel Laghner, kteří povolali další specialisty z alpských hor. Kupříkladu na řece Úpě v roce 1575 bylo napočítáno až 371 dřevařů, kteří plavili dřevo.¹²⁸ Úkolem rakouských odborníků bylo nejen zajištění těžby a transportu dřeva z vrcholků hor, ale také jeho následné dálkové plavení po řece Úpě a Labi ke Starému Kolínu. Odtud se dřevo dopravovalo dále do báňských podniků v Kutné Hoře.¹²⁹ K hlavním důvodům, proč byli k plavení dřeva povoláni zrovna alpští dřevaři, patřily bohaté zkušenosti těchto lesních pracovníků, pocházejících z oblasti Tyrolska, Štýrska a okolí Salcburku, s transportem dřeva v hornatém, prudkém alpském terénu. Měli zkušenosti jak s úpravou svážkařských cest, tak i s následnou plavbou dřevěných klád.¹³⁰

K plavení dřeva v západní části Krkonoš se využívalo řeky Jizery a Jizerky, na Vrchlabsku řeky Labe a ve východní části Krkonoš se plavilo na řece Úpě.

Zatímco na Labi se již dřevo plavilo na začátku 15. století, s plávkou dřeva na řece Úpě se začalo až ve druhé polovině 16. století. Množství plaveného dříví na řece Úpě kvůli rychlému

¹²⁶ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28 – 29.

¹²⁷ HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 84.

¹²⁸ BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.

¹²⁹ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše*, 4, 1991, s. 28.

¹³⁰ BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.

vykácení lesů klesalo, což mělo nakonec v roce 1587 za následek ukončení plavení dřeva z Krkonoš pro Kutnou Horu.

Ve střední oblasti Krkonoš se plavilo dřevo po Labi a Malém Labi již od 16. století. Malé Labe však disponovalo menší kapacitou, a tak kmeny dopravované po Malém Labi musely být kvůli horším podmínkám toku menší. K významným odběratelům dřeva patřily železárny v Hořejším a Dolním Dvoře, jež byly v 16. a 17. století hlavními podniky Gendorfova a později Valdštejnova vrchlabského panství. Jejich činnost oslabila třicetiletá válka. Na plavení dřeva to však nemělo natolik negativní vliv, aby jej zcela zastavila. Plavení dřeva se dokonce v 18. a 19. století rozšířilo.¹³¹ Například hrabě Morzin nechal v roce 1809 zrekonstruovat hrable v Hořejším Vrchlabí, které tak byly schopny zachytit až 15 000 m³ dřeva.

Ačkoliv největšími spotřebiteli plaveného dřeva se staly hutě a kovárny, byly tímto dřevem zásobeny i jiné podniky jako cihelna, vápenka, pivovar či sklárna v Bedřichově, jež byla založená v roce 1746. Kromě Labe se využívalo k dopravě dřeva i jeho přítoků - Bílého Labe, Červeného, Dolského, Dřevařského a Medvědího potoka. Zánik plavení dřeva v Krkonoších po Labi se datuje k roku 1879, kdy vykácené dřevo se už dopravovalo po nově vybudované silnici vedoucí z Vrchlabí do Špindlerova Mlýna.

V oblasti Jilemnicka se využívala k plavení dřeva řeka Jizera a Jizerka. Plavení dřeva na Jizeře je zachyceno mimo jiné na Grauparově mapě z roku 1765. Významnou osobou, která se zasloužila o rozvoj plavení dřeva na těchto dvou řekách byl majitel hrabě Arnošt Quido Harrach - majitel jilemnického panství. Zasloužil se totiž o vybudování železných hamrů na soutoku řeky Jizery a Jizerky v Arnoštově u Horní Sytové.¹³² Tyto hamry se provozovaly do roku 1848, do doby, kdy vyhořely. Po požáru se již neobnovily. Hrabě Harrach nechal postavit také klauzy na Jizerce a Milnici v letech 1760 - 1761 a hrable pod Maříkovým, jež však byly v roce 1850 zrušeny. Plavení dřeva na Jizeře ustalo po zrušení železáren, plavilo se v menším množství na řece Jizerce a jejích přítocích. Začátkem 19. století se zde plavilo od Skelných Hutí 10000 - 15000 klád dřeva.¹³³ V roce 1831 byly postaveny hrable v Křížlicích, které zadržovaly klády pro štěpanickou pilu a zároveň sloužily jako regulátor množství plavených polen. Zbytek klád se dopravoval po řece pro hlavní hrable v Hrabačově.¹³⁴ Transport dřeva však byl na Jizerce v roce 1883 ukončen.

¹³¹ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28 – 29.

¹³² LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 482.

¹³³ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

¹³⁴ KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 46.

Ačkoliv horské řeky v Krkonoších byly nejen významným zdrojem vody, ale také dopravním prostředkem, plavení dřeva na nich postupem času zaniklo.¹³⁵ Začátek 17. století můžeme považovat za období, kdy docházelo k omezení plavení dřeva.

Příčina byla jednoduchá. Kvůli intenzivní těžbě nastal nedostatek dřeva. Do Krkonoš proto byli vysláni komisaři, kteří měli za úkol zmapovat množství nezničených lesů, stav plavebních zařízení a popřípadě zajistit odprodej některých lesů a vesnic. Komisaři se sjeli 15. září roku 1609 v Trutnově a společně pak odjeli do Maršova. Komisaři prováděli velmi důkladnou týdenní kontrolu. Zjištění však bylo hrozné. Lesy v údolích byly zcela vykácené a mladé lesní porosty zcela poničené. Paseky zarůstaly trávou, a pokud je lidé sekaly, přicházely nazmar s nimi i mladé stromky. Budky, nacházející se na pasekách, postupně měnily svůj účel z obydlí pro dřevaře na stáj pro dobytek, kozu či jiné hospodářské účely. Nebezpečí dobytka, pasoucího se na horách, spočívalo především v ničení mladých porostů. Komisaři měli v úmyslu zjistit přesný počet dobytka, ovšem lesmistři upozorňovali na nemožnost zjistit přesný počet kusů, protože „budníci“ rozeženou dobytek, aby se vyhnuli placení vysokých daní.

Také jednotlivá plavební zařízení byla v havarijním stavu, břehy řek byly nezpevněné, a tak často docházelo k lokálním záplavám. Lesy a plavební zařízení na Trutnovsku byly ve špatném stavu, přesto komisaři nedoporučovali jejich odprodej. Argumentovali tím, že po zavedení určitých pravidel se bude moci po čase opět dodávat dříví kutnohorským podnikům. Opatření spočívala v omezení rozšiřování poddanských usedlostí a pastvin pro dobytek. Dále bylo zakazováno kácení lesů například k vlastním potřebám. Odprodej zničených lesů by byl také nevýhodný. Vykácené a poničené lesy měly totiž minimální hodnotu, což bylo dalším argumentem, proč majetek neprodávat. Úpadek těžby a plavení dřeva zasadila také třicetiletá válka.¹³⁶ K výraznému omezení plavení dřeva nastalo na konci 16. století, kdy došlo k úpadku hornictví a také k vytěžení dřeva v Krkonoších. Osadníci, kteří zůstali ve zdejších horách si museli najít jiný způsob obživy. Tím se stal chov hospodářských zvířat a produkce sena. Vzniklo takzvané budní hospodářství, které si kolonisté donesli do Krkonoš z alpských zemí.¹³⁷

Přesto se plavilo ještě v 19. století. Postupný zánik plavení dřeva od tohoto období byl způsoben několika důvody. Prvním a zásadním důvodem bylo budování nových cest, silnic, jež se staly důležitými spojnicemi jednotlivých sídel. Řeky tím ztrácely svůj dopravní

¹³⁵ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

¹³⁶ HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 90 - 92.

¹³⁷ KULAJ, J. Krkonoše, jak je neznáme, *Naše rodina*, 23, 2010, s. 7.

potenciál. Dalším neopomenutelným důvodem byla zastaralost a sešlost dopravních zařízení na jednotlivých řekách.¹³⁸ Na špatném stavu těchto zařízení se mimo jiné nejen podepsala nedostatečná údržba, ale také povodně ve středních a východních Krkonoších z let 1858, 1882 či 1897. Například o povodni z roku 1897, která přišla v noci z 29. na 30. července, se v literatuře píše, že se jednalo o velkou katastrofu, která nejen srovnala se zemí obytné domy, plavební zařízení, mosty, ale rovněž na dlouhou dobu ochromila veškerou dopravu a především průmyslové podniky.¹³⁹ Konečnou ránu plavení dřeva zasadilo také velké množství jeho ztrát při plavbě.¹⁴⁰

4.2 Příprava vodních cest k plavení

Nežli se uskutečnila plavba dřevěných klád, muselo se začít s důkladnou přípravou. Nejednalo se však o lehkou záležitost. Před samotnou plavbou dřeva muselo být provedeno několik zdoluhavých úkonů. Bylo nutné zmapovat okolí, odkud se dřevo mělo plavit, dále byla nutná úprava vodních cest a nakonec musela být vydána legislativní opatření. Ke zmapování místního terénu se používaly mapy.

Ke známým tvůrcům map, na kterých byl znázorněn místní terén, vodní toky s přehradami (klauzami) a hrablemi, patřili Simon Hüttel či Samuel Globic.¹⁴¹ Jako názorná dokumentace plavení dřeva poslouží také kresby a mapa správce jilemnického panství Graupara, který na mapě detailně zachytil hrable a důležité okolní stavby, jako byl kostel či most, a dokonce plátna rozprostřená na loukách, která byla určená k bílení. Grauparovy kresby také obsahují detailní nákres konstrukce hrabic.¹⁴²

Zásadní věcí pro plavení dřeva bylo přizpůsobení samotného vodního toku, který musel splňovat určité parametry. Kupříkladu hloubka toku se měla pohybovat v rozmezí od 0,5 m do 1 m a spád kolem 0,5 až 1,5 %. Vodní tok musel být také dostatečně široký, aby se mohlo s kládami lépe manipulovat, což nebylo vyžadováno v horních úsecích, kde byl silný spád. Dále se musely z řeky odstranit různé překážky, jako byly balvany, nánosy bahna či písku, vyrovnat zákruty a zpevnit břeh.¹⁴³

¹³⁸ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

¹³⁹ DEMUTH, J. Die Hochwasser-Katastrophe im Aupa- und Elbetal (29. – 30. Juli 1897), *Riesengebirgsheimat*, 8, 1951, s. 4.

¹⁴⁰ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

¹⁴¹ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

¹⁴² KAVÁN, J. Plavení dřeva a Grauparova mapa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1992, s. 19.

¹⁴³ LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 481.

S úpravou toků souvisela také stavba vodních děl, jako byly přehrady, tzv. klausy, které se skládaly z dřevěných klád. Jednotlivé spáry mezi kládami byly vyplněné jilem, dehtem či konopím a vyztužené kamením. Účelem klauzur byla regulace množství vody. Přínos klauzur se projevoval především v období sucha či v létě, kdy byl nedostatek vody. První takovou regulační stavbou v Krkonoších na řece Malá Úpa byla tzv. Císařská klauza, na jejíž stavbě se začalo pracovat roku 1566.¹⁴⁴ K největší krkonošské klauze se řadila klauza vybudovaná na řece Úpě v údolí dnešní Velké Úpy. Šířka této stavby dosahovala 70 metrů a hloubka necelých 10 metrů.¹⁴⁵ Budování tohoto vodního díla měl na starosti Hans Otter von Aussig. Přišel do Krkonoš podobně jako ostatní rakouští dřevaři či jeho předchůdce a zároveň jeden z prvních mistrů a odborníků na stavbu klaus Thomas Pressel z Tyrolska. Hans Otter von Aussig pocházel z rakouské obce Alt-Aussee.¹⁴⁶ Jeho životní etapa byla zakončena nechvalně, a to utonutím. Stalo se tak prý při dokončovacích pracích na klause na řece Úpě. Když byla vodní přehrada dokončena, bylo nutné, aby se přesekl kmen, jež zajišťoval výpusť. Voda tak mohla plynule pokračovat ve své cestě. Akce to však byla životu velmi nebezpečná. Proto tento úkol měl na starosti většinou nejzdatnější pacholek. Ten však většinou nezvládl rychle vodnímu živlu uskočit a utonul. Proto dřevaři mezi sebou často losovali o to, kdo bude muset podstoupit tento nebezpečný úkol. Přehrada vybudovaná na řece Úpě však patřila k nejnebezpečnějším klauzám. Bylo jasné, že ten, kdo se pokusí utnout zajišťovací kmen, nebude schopen vodnímu živlu uniknout. Znamenalo to pro dotyčného jistou smrt. Nikdo tak z dřevařů nechtěl se pokusit o tak náročný úkon. Dřevaři dokonce odmítli mezi sebou losovat, někdo se však musel obětovat pro blaho ostatních. Pokud by se dřevo nedoplavilo na domluvené místo, holzknechti, kteří již tak nedostali včas zaplacené a přežívali většinou díky drobnému hospodářství, by nedostali za svou práci zaplacené. Hans Otter nakonec situaci vyřešil. Ujmul se odvážného úkolu a sám uvolnil výpusť klauzy. Zaplatil však svým životem. Přihlízející lesmistr Nuss nemohl uvěřit svým očím, když viděl, že Hans Otter svým činem se dobrovolně nechal připravit o život a prohlásil, že mistr musel být blázen. Nakonec Nuss nařídil, aby otevírání klauz měli na starosti slabomyslné osoby. K otevírání klauz pak prý byli donuceni lidé z blázinců, kteří byli řetězy přivazováni ke kmeni, který museli přetnout. Dřevaři, museli přihlížet tomu, jak nebohý blázen řve, který ví, že jde si pro jistou smrt. Nejen pro samotnou osobu přetínající kmen, ale rovněž pro dřevaře, kteří celé akci přihlíželi, to

¹⁴⁴ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

¹⁴⁵ KLIMEŠ, P. Klausy pro plavení dřeva, *Veselý výlet*, 36, 2011, s. 5.

¹⁴⁶ BARTOŠ, M. Cesta za klauzami, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 2003, s. 4.

musel být hrozný okamžik. Od té doby se užívalo při rámusu rčení, že řve jako blázen od klauzy.¹⁴⁷

K dalším vodním dílům patří také hrable, jež se používaly k zachycování dřeva. Skládaly se z opěrných pilířů nacházejících se u břehu. K nim se vodorovně na dně i nad hladinou připevňovaly trámy. Na trámy se připojovaly česlice, které se přitloukaly k trámům jak svisle, tak i vodorovně. Jednotlivé česlice byly od sebe vzdáleny tak, aby nedošlo skrz mezer k proplutí dřevěných klád. Hrable se stavěly v místech, kde se nacházely průmyslové podniky, jež potřebovaly k výrobě dřevo, či pily. V blízkosti hrablí se stavěly také milíře, které sloužily k výrobě dřevěného uhlí.¹⁴⁸

Plavení dřeva však přinášelo s sebou i určité problémy, jako byla krádež klád v době plavby. Během transportu po vodě došlo tak až k 50 % ztrátám následkem rozkradení. Situace byla natolik vážná, že bylo nutné začít vydávat zákonná opatření. Za krádež dřeva hrozily vysoké tresty, a to nejen majetkové, ale i hrdelní. Ačkoliv legislativní opatření přinesla určité zlepšení, výše ztráty dřeva však při plavení dosahovala stále vysokých hodnot (kolem 20%). Příčiny nejspíše spočívaly v nedostatečném počtu placených dělníků, jež měli na plavbu dohlížet.¹⁴⁹

4.3 Způsob plavení dřeva

Plavení dřeva záviselo převážně na velikosti průtoku vodního toku. Největší množství vody v horských potocích a řekách bylo na jaře, kdy začal tát sníh. Ideálním obdobím pro dopravu dřeva na horských tocích v Krkonoších proto začínalo počátkem dubna a končilo přibližně na přelomu května a června. Ovšem z map Šimona Hüttela vyplývá, že se dřevo plavilo celoročně. Důvodem byla zejména vysoká poptávka dolů v Kutné Hoře po dřevě.

V Krkonoších se plavilo především jehličnaté dřevo. Klády listnatých stromů, jako byl kupříkladu buk, se plavily až druhým rokem po vyschnutí. Důvodem bylo to, že dřevo listnáčů se po nedostatečném vyschnutí potápělo na dno řeky.

Na plavení dřeva se podíleli jak povinní robotníci, tak i lesní dělníci. Po zvednutí hladiny vodního toku se začalo s transportem dlouhých klád, poté se plavilo palivové dříví.¹⁵⁰

¹⁴⁷ KLIMEŠ, P. Řve jako blázen od klauzy, *Veselý výlet*, 36, 2011, s. 6.

¹⁴⁸ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 27.

¹⁴⁹ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

¹⁵⁰ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 27 - 28.

Například na řece Jizerce se v jarním období při první větší vodě začaly plavit po dobu 2 - 3 dnů velké klády a až poté 8 - 10 dní palivové dříví.¹⁵¹

Muselo se pracovat rychle, ale efektivně. Tok se nesměl kládami ucpat. Na celý proces plavení dohlížel plavební mistr. Hladký průběh plavby pak zajišťovali plavební dělníci. Říkalo se jim hákaři a nosili s sebou dlouhá bidla. Pomocí těchto plavebních háků vyndávali či posunovali zaseklé klády po vodním toku, které mohly vytvářet bariéru a řeku tak zcela ucpat. Práce to byla velice obtížná. Chlapi často museli v kožených botách do vody skočit i přes mrazivé počasí, aby kládu mohli vyndat. Plavební dělníci museli dohlížet na tok o délce několika set metrů. Dorozumívali se navzájem pokřiky či praporcí. Tady však jejich úkol nekončil. Po plavení dřeva museli břeh a řečiště potoka či řeky vyčistit od různých nánosů a zbylých dřev.¹⁵² „Této závěrečné práci se říkalo na Jilemnicku „jít s koncem“.“¹⁵³

Placení dřevařů měli na starost lesní úředníci, jimž byla finanční částka zasílaná královskou komorou a kutnohorským horním úřadem a kteří dřevařům vypláceli dle smlouvy, jež se uzavírala každý rok, finanční obnos za odvedenou práci. Výše finančního obnosu závisela na náročnosti těžby a dopravy dřeva. Za 1000 špalků získali dřevaři například v roce 1568 22 zlatých. O rok později u hrabí ve Starém Městě u Trutnova se dřevařím vyplácelo za 1000 splavněných špalků jen 20 zlatých.¹⁵⁴

4.4 Problémy spojené s plavením dřeva

V 80. letech 16. století byly kutnohorské doly ve finanční krizi, přestalo se dolovat, což se projevilo nejen v omezování těžby a plavení dřeva, ale také ve vyplácení mezd dělníkům. Lesní dělníci v důsledku neplacení mezd či dlouholetých nedoplatků velmi strádali. Jejich rodiny včetně nich hladověly a jediné, co si mohly dovolit k jídlu, byl ovesný chléb. Dřevaři se prý, jak se můžeme dočíst v literatuře, báli natolik zadlužování, že se živili košťály od zelí, aby nezemřeli hladu.¹⁵⁵ Někteří dřevaři byli pro své dluhy dokonce uvězněni. Situace se vyostřovala a dělníci několikrát protestovali. Veškerou vinu dávali najevo lesním úředníkům, kteří se sami začali bát o život a upozorňovali Kutnohorské, jak je situace vážná. Kutnohorské podniky dočasně pomohly půjčkou, kterou získaly od Buriana Trčky z Lípy. Ovšem to řešilo

¹⁵¹ LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 482.

¹⁵² KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 46.

¹⁵³ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

¹⁵⁴ HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 85.

¹⁵⁵ HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 87.

celou situaci jen dočasně. Bouře lesního dělnictva se opět obnovila. Lesní pracovníci odmítali pracovat a začali ničit plavební zařízení. Hrozilo vážné nebezpečí, že rozzlobení lesní pracovníci odejdou z hor, a nesplní tak úkol těžby a dopravení dřeva Kutné Hoře. Situace byla natolik závažná, že císařští úředníci úpěnlivě prosili trutnovskou městskou radu o finanční pomoc, neboť se báli o vlastní život. Hlavními vůdci těchto bouří byli Hans Rintaler, Melichar Rohr a Jiří Meysl. Ten byl pro výstrahu ostatním poslán do vazby, Rintalerovi a Rohrovi se podařilo utéct. Uvěznění mělo také sloužit jako precedent pro ostatní dřevaře pracující například v rychnovských lesích, odkud se také dodávalo dřevo do Kutné Hory.¹⁵⁶

Plavení dřeva v Krkonoších mělo negativní vliv na životní prostředí, neboť při plavení dřevěných klád docházelo k velkému úhynu ryb a ostatních vodních živočichů. Docházelo však také k ničení zpevněných břehů, zeleného porostu, který rostl v blízkosti koryta řeky, a dokonce i dalšího majetku. Největší negativní dopad však spadl na přírodu. Síla plaveného dříví ničila okolní zeleň, avšak samotné klády, které se plavily, musely být vytěženy. Právě těžba, jež je spojena s plavením, měla taktéž negativní vliv na okolní krajinu.¹⁵⁷ V 17. století, kdy většina dřevařů odešla do rychnovských lesů, zanechali dřevaři za sebou nejen dobře odvedenou práci, ale také zpustlou oblast bez lesů.¹⁵⁸

Komplikace s plavením dřeva se přenášely také do sousedských vztahů. Kupříkladu Labe tvořilo jakousi hranici mezi dvěma panstvími, z nichž jedno bylo vlastnictvím štěpanických Valdštejnů a druhé patřilo Gendorfovi. Štěpaničtí Valdštejnové si stěžovali na plavení dřeva prováděné Gendorfem, neboť jim transport dřeva poškozoval břehy a hubil ryby. Situace byla natolik vyostřená, že se celým sporem začal zabývat i soud. Ten však Valdštejnovi nepomohl, a tak se Valdštejn přiklonil k poněkud svéráznému kroku. V podzimním období v roce 1551 odvedl vodu z koryta řeky, a ochromil tím na určitou dobu Gendorfovy podniky.¹⁵⁹

¹⁵⁶ HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 88.

¹⁵⁷ LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 482.

¹⁵⁸ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

¹⁵⁹ LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

5. OSTATNÍ DRUHY TRADIČNÍ DOPRAVY MATERIÁLU

5.1 Trakař

5.1.1 Základní charakteristika

Tradiční dopravní prostředky postupně z našich krajín pomalu mizí nebo se často používají k jiným účelům jako kupříkladu saně, které v poslední době nacházejí uplatnění při sportovních závodech. U mnoha dopravních prostředků došlo rovněž k obměně materiálu. Kupříkladu u krosen se místo dřeva často užívají nejrůznější slitiny lehkých kovů. Přesto v Krkonoších existuje jeden dodnes stále užívaný dopravní prostředek, jehož podoba zůstala stejná. Jedná se o trakař. I u něho lze sice spatřit jeho konkurenci v podobě plechového kolečka, přesto tento druh dopravního prostředku je v Krkonoších stále užíván, a to dokonce i u mladší generace. Když jsem se na podzim roku 2011 chystal navštívit pana Jana Adolfa, místního horala a dřevaře, který v posledních letech žije v Německu a do oblasti Lahrových Bud ve středních Krkonoších každoročně přijíždí, sám jsem byl svědkem, že jeho vnuk šel pěšky od chalupy a za sebou táhl trakař. Louka na „Lahrbusi“ byla totiž posečena a vnuk jel s trakařem pro seno.¹⁶⁰

Užívání trakaře v českých zemích se datuje přibližně od 13. století, kdy se používal především v hutích a stavebnictví. Teprve od 17. století je doloženo užití trakaře také v lidovém prostředí. Tento druh dopravního prostředku byl ve všech regionech svou konstrukcí téměř jednotný a lidé ho používali v rovinných regionech českých zemí i v horském prostředí. Účel trakaře spočíval v transportu materiálu na kratší vzdálenost. Dpravovalo se na něm převážně seno, tráva či nejrůznější větve stromů.¹⁶¹ Vedle dopravy sena našel trakař využití také k transportu potravin, převážně mléčných produktů, a to v letním období. V zimě se k dopravě potravin používaly namísto trakaře saně.¹⁶² Pan Adolf mi sdělil, že pokud v lese byla pěšina, trakař využíval i k přepravě dříví. Většinou však na trakaři přepravoval seno.¹⁶³ Trakař je svým způsobem z fyzikálního hlediska jednoramennou pákou.

¹⁶⁰ Informace byly získány na základě vlastního pozorování během terénního výzkumu v oblasti Lahrových Bud v Krkonoších.

¹⁶¹ VÁLKA, M. Trakař, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 1070.

¹⁶² ERBEN, P. – ADOLF, H. *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2000, s. 98.

¹⁶³ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

Střed otáčení tvoří kolečko, náklad je umístěn na rameni a na konci držadel působí dopravce silou, kterou zboží nadzvedává.¹⁶⁴

5.1.2 Konstrukce a výroba trakaře

Výrobu trakaře zajišťovali na horách především koláři, kteří měli s výrobou tohoto dopravního prostředku značnou zkušenost. Přesto nebylo výjimkou, že výroba trakaře probíhala na základě dělby práce mezi profesionálním kolářem a domácí výrobcem. Kupříkladu koláři měli na starosti zhotovení samotného kola, které patřilo k náročnějším pracím a domácí výrobce neboli naturista pak byl schopen trakař dokončit zcela sám.¹⁶⁵ I pan Jan Adolf, který byl manuálně velice zručný, dokázal trakař vyrobit téměř bez cizí pomoci. Pro ohýbané kusy si však musel jít k místnímu koláři.

Trakař v rámci kolářského řemesla patřil k výrobkům, jež byly téměř každodenně vystavovány velké námaze. Musíme si totiž uvědomit, že dopravovaný materiál dosahoval hmotnosti i přes 100 kg. Sám pan Adolf na trakaři přepravoval seno o hmotnosti 120 kg.¹⁶⁶ To se projevilo při výrobě tohoto dopravního prostředku.

Hlavní surovinu na výrobu trakaře představovalo dřevo. Nejednalo se však o jeden druh dřevin. Trakař představoval totiž výrobek kombinovaný z několika typů dřevin různých vlastností.¹⁶⁷ Každá část dřeva byla z jiného stromu. Kupříkladu na výrobu hlavní nosné části, jež se nazývala „nosidlo“, se používalo tvrdší dřevo, například buk. K výrobě výplňových prkének neboli příček se naopak upřednostňoval lehčí typ dřeva – smrkové anebo lehčí druh listnatého dřeva.

Aby se trakař mohl stát finálním výrobkem, musel se do výrobního procesu zapojit také kolář, který nechal jednotlivé části okovat. Jednalo se především o kolo a poté i sloupek. Na chalupě pana Adolfa jsem měl možnost zhlédnout trakař, který měl okované kolo, sloupek a část hlavy. Rovněž nožka trakaře, která bránila v odření nosidla, byla železná. Avšak původní trakař, který si pan Adolf sám vyrobil, byl okován jen částečně. Pan Adolf si nechal u kováře ve Vrchlabí okovat jen kolo. Trakař byl tak lehčí a mohlo se na něm dopravovat větší

¹⁶⁴ LAFFERTY, P. *Síla a pohyb*, Praha: Nakladatelský dům OP, spol. s r. o. 1995, s. 17.

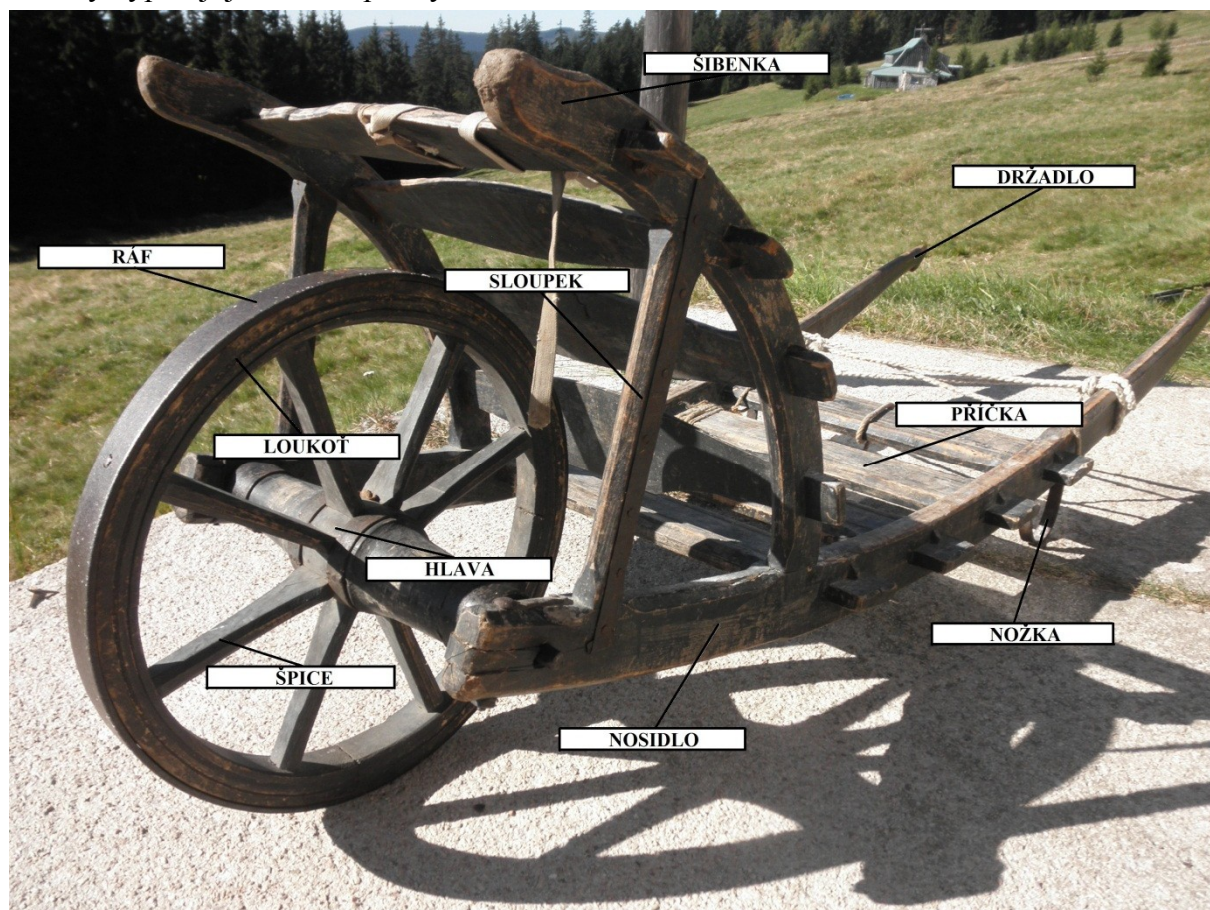
¹⁶⁵ PAVLIŠTÍK, K. *Dřevo, proutí, sláma v tradiční rukodělné výrobě na Podřevnicku*, Zlín: Krajská knihovna Františka Bartoše 2005, s. 136.

¹⁶⁶ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

¹⁶⁷ PAVLIŠTÍK, K. *Dřevo, proutí, sláma v tradiční rukodělné výrobě na Podřevnicku*, Zlín: Krajská knihovna Františka Bartoše 2005, s. 136.

množství materiálu.¹⁶⁸ Jak sám pan Adolf říká: „ Každé kilo bylo zbytečné. Čím lehčí výrobek, tím více můžeme nakládat.“¹⁶⁹

Trakař se skládá z těchto hlavních částí. Jedná se o kolečko, které tvoří hlava, špice, loukotě a ráf. K dalším částem trakaře patří jeden pár nosidel, sloupků a šibenek. Prostor mezi nosidly vyplňují jednotlivé příčky. Z každého nosidla ční nožka.



Obr. č. 7: Trakař užívaný v Krkonoších, Strážné – Lahrovy Boudy: 2011, foto A. Smrčka.

Kolečko

Kolečko trakaře se podobá svým vzhledem kolu od vozu. Odlišuje se však od něj především svojí velikostí. Kolečko se skládá z hlavy, dále z několika špicí. Počet jednotlivých špicí závisí právě na velikosti kola. U kola vozu jich může být i dvanáct. Kolo resp. kolečko trakaře pana Adolfa jich mělo osm. K dalším částem kolečka patří loukotě a železný ráf. Zde však záleželo na vlastníkovi popřípadě na výrobcí, zda kolečko okoval ráfem. Především v dřívějších dobách se užívala takzvaná bosá kolečka, která se neokovávala. I co se týká loukotí, nebylo jejich použití stoprocentním pravidlem. Občas se totiž namísto nich u plného

¹⁶⁸ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

¹⁶⁹ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

kolečka používala deska.¹⁷⁰ Výroba kolečka se podobala kolu vozu a měla ustálený postup práce. Nejdříve se vyrobil náboj (hlava). Výroba náboje probíhala většinou na soustruhu. V náboji se vytvořil otvor, kudy procházela oska. Do náboje se vyvrtalo za pomoci vrtacího stroje či vrtáku několik děr, do kterých se začepovaly špice. Počet děr v hlavě závisel na počtu špicí. V našem případě jich bylo osm. Poté se ze dřevěného špalku ručním způsobem vysekal kus určený pro špici, který se dále opracovával. Špice se musely díky značnému zatížení vyrábět z trvanlivějšího dřeva. Poté následovala fáze, kdy se jednotlivé špice ručním zarážením nasazovaly do náboje. Vznikl tak paprskovitý útvar, na který se pak nasazovaly jednotlivé loukotě, které dohromady tvořily kruh. Kolář vyráběl loukotě buď ohýbáním, nebo vyřezáváním za pomoci šablon. Vyřezávání loukotí probíhalo tak, že se dřevěná fošna připevnila k otáčivému stolu, uvedla se do pohybu a pomocí pásové pily o dvou listech se dosáhlo opracování rovných stran. Loukotě, které se ohýbaly, byly na rozdíl od těch vyřezávaných daleko ohebnější, a tak nebylo tolik na obtíž, pokud se drobně lišily od přesného tvaru kruhu. Poté, co se v loukotích vyvrtaly otvory pro hmoždinky, mohly se jednotlivé kusy nasazovat na špice. K výrobě loukotí se používalo převážně jasanového dřeva.¹⁷¹ Jednalo se totiž o pružný materiál, který se hodil k výrobě dřevěných zakřivených produktů. Rovněž disponoval odolností vůči úderům. Přestože trakař se používal ve venkovním prostředí za různých povětrných podmínek, jasan nebyl paradoxně vhodným dřevem pro venkovní použití.¹⁷²

Ke konečné úpravě patřilo okování kolečka za tepla ráfkem, který byl na délku kratší než obvod samotného kola.¹⁷³

Nosidla

Dominantní znak trakaře představují nosidla. Jedná se o pár dřevěných bidel vedoucích od držadla, které de facto představují zúžení bidel, až k osce s kolečkem, jež jsou připojena k nosidlům. Řez nosidel má podobu obdélníkového tvaru.¹⁷⁴ Již na první pohled si lze všimnout, že nosidla nabývají mírně zahnutého tvaru. Tohoto tvaru se dosáhlo buď ohýbáním

¹⁷⁰ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 422.

¹⁷¹ ŠPLÍCHAL, V. – OTAVOVÁ, M. *Poselství dřeva*, Letohrad: Golempress s. r. o. 2007, s. 293 – 295.

¹⁷² VIGUÉ, J. *Dřevo od A do Z*, Praha: Rebo 2006, s. 45.

¹⁷³ ŠPLÍCHAL, V. – OTAVOVÁ, M. *Poselství dřeva*, Letohrad: Golempress s. r. o. 2007, s. 294.

¹⁷⁴ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 421.

dřeva anebo nalezením samorostu, který byl zakřivený již od přírody. K výrobě nosidel se používalo tvrdší dřevo. Ve středních Krkonoších ho zastupoval buk.¹⁷⁵

Příčky

Jedná se o dřevěná prkénka vyplňující prostor mezi dvěma nosidly a šibenkami. Vytvářejí ložní plochu, na které spočíval náklad. Mezi nosidly se umísťuje přibližně šest až osm příček.¹⁷⁶ U trakaře používaného ve střední části Krkonoš jsem napočítal jen čtyři. Stejného počtu dosahují i příčky umístěné mezi šibenkami. K výrobě příček se v Krkonoších nejčastěji používalo smrku anebo lehčího listnatého stromu.¹⁷⁷

Sloupek

Jeden pár sloupků tvoří příčky spojující šibenky s nosidly. Užívalo se dřevěného nebo železného sloupku. V Krkonoších jsem však viděl u trakaře jen dřevěný sloupek. Kromě toho, že dřevěný sloupek se zadlabával mezi nosidlo a šibenku, okovával se navíc železnou páskou.¹⁷⁸ Pan Adolf mi však sdělil, že některé jeho předchozí trakaře nedisponovaly ani touto páskou. A dokonce u některých trakařů nepoužíval kov vůbec.¹⁷⁹

Šibenka

Šibenka je prohnutá část trakaře vystupující z místa nosidla, kde se nachází poslední příčka u kolečka. Z každého nosidla vybíhá šibenka, která na svém konci je podepřena sloupkem, vedoucím kolmo k jednotlivým nosidlům. Prostor mezi dvěma šibenkami se spojuje čtyřmi příčkami.¹⁸⁰

Nožka

Nožka má podobu dřevěného či železného výstupku tvarovaného do písmene U a vychází z konce nosidla směřujícího k držadlu. Přesněji se nožka nachází v místě první příčky od držadla, kde se připevňovala hřeby ke spodní straně nosidla.

¹⁷⁵ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

¹⁷⁶ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 422.

¹⁷⁷ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

¹⁷⁸ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 423.

¹⁷⁹ ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

¹⁸⁰ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 422 – 423.

Držadlo

Jedná se o vyřezaný konec obou nosidel. Za tyto konce nosidel se trakař uváděl do pohybu tlačáním anebo táhnutím za sebou. U držadel se někdy také upevňoval provaz nazývaný kšanda. Ta se přehazuje přes ramena, a tím při transportu ulehčuje rukám dopravce.¹⁸¹

5.2 Kolečko

Podobně jako trakař i kolečko má v českých zemích dlouholetou tradici, která se začíná počítat nejspíše v rozmezí 13. a 14. století, kdy se o tomto transportním prostředku více dovídáme z ikonografických pramenů.¹⁸² Svoji podobou je tento jednokolový dopravní prostředek částečně blízký trakaři. Ovšem hlavním rozdílným znakem, díky kterému kolečko od trakaře lze na první pohled odlišit, je absence dřevěných příček v hlavní nosné části. Tu u kolečka na rozdíl od trakaře tvoří dřevěný truhlík, který se skládá z dřevěného dna, dvou lichoběžníkových čel a dvou postranic obdélníkového tvaru.¹⁸³ Zajímavostí ale je, že se neužívalo v nosné části kolečka jen truhlíku, ale i jiných nádob. Záleželo na kraji, a dokonce, jak bylo možné zjistit z terénního výzkumu, v rámci místního regionu na obci. Kupříkladu ve východních Krkonoších v oblasti Malé Úpy se používala bedna pevně upevněná ke kolečku, ve které se dopravoval hnůj či řídká kejda. Naopak v oblasti Velké Úpy se namísto bedny užíval sud. Ten se při zvednutí kolečka zaháknul na tento dopravní prostředek.¹⁸⁴

K dalším částem kolečka patřil pár držadel, který byl de facto prodloužením postranic, neboli bočních stěn truhlíku. K součásti kolečka se rovněž řadil kotouček, umístěný v přední části před truhlíkem. Jedná se o dřevěné plné kolo připevněné ke dvěma trojúhelníkovým výstupkům postranic. Namísto tohoto kola se užívalo u kolečka klasické malé kolo respektive kolečko, jehož prostřední část zcela nevyplňovalo dřevo a stejně jako u trakaře ji tvořily loukotě, hlava či špice. K posledním prvkům se řadí kšanda sloužící k nadlehčení nákladu a dřevěný či železný výstupek nazvaný jako nožka, kterým se kolečko položilo na zem.¹⁸⁵

¹⁸¹ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 423.

¹⁸² KOLEKTIV. *Československá vlastivěda díl III*, Praha: Orbis 1968, s. 197.

¹⁸³ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s.

¹⁸⁴ RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

¹⁸⁵ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 424 – 427.

Využití tohoto jednokolového dopravního prostředku spočívá především k dopravě těžšího a také sypkého materiálu na kratší vzdálenosti.¹⁸⁶ V Krkonoších nacházelo kolečko značné využití také v horském zemědělství, neboť se na něm dopravoval hnůj při takzvaném lanování. Proces lanování vypadal tak, že dvě kolečka byla navzájem spojena lanem, které vedlo přes kladku připevněnou k dřevěnému kůlu umístěnému v horní části svahu. Dopravce v dolní části svahu před sebe tlačil kolečko plné hnoje. Práci mu však díky tomuto důmyslnému systému ulehčoval druhý dopravce, který za sebou táhl dolů ze svahu již prázdné kolečko.¹⁸⁷ Při lanování byl ale dbán zřetel na efektivitu práce, proto často druhý dopravce na kolečku nebo trakaři dopravoval dolů kameny sesbírané na louce. Oba hospodáři nemuseli vynakládat při hnojení louky tak velkou námahu a zároveň druhý dopravce zbavil louku od kamenů.¹⁸⁸ V literatuře se lze dočíst, že se ale například v Alpách užívalo k transportu kolečka naloženého hnojem přes kladku také tažné zvíře.¹⁸⁹ Systém lanování je dobře zachycen na fotografii od E. Fuchse z roku 1933, na které je tento již zaniklý druh transportu hnoje v Krkonoších dobře patrný.¹⁹⁰ Nutno ale podotknout, že se v Krkonoších nedopravoval hnůj pouze pomocí kolečka. K dopravě hnoje se využívalo také krosny, trakaře nebo vodních stružek, které rovnoměrně dopravovaly řídkou kejdu po louce. Po druhé světové válce se v některých elektrifikovaných oblastech Krkonoš, jako byly Janovy Boudy či Dvoračky, také užívalo moderního způsobu dopravy kejdy pomocí pístového čerpadla.¹⁹¹

5.3 Loktuše

Loktuše, jež se přehazovala přes hlavu a ramena, a chránila tak ženu před nepříznivými vlivy počasí, se řadila v Podkrkonoší mezi důležité ženské oděvní součásti.¹⁹² V rámci celé Evropy sloužila ale také k přepravě dětí. Jednalo se o plachty vyrobené z lněného či konopného plátna. V některých evropských zemích se k výrobě těchto plachet užívalo také sukno či vlněná látka.¹⁹³

¹⁸⁶ KOLEKTIV. *Československá vlastivěda díl III*, Praha: Orbis 1968, s. 197.

¹⁸⁷ VĚCHETOVÁ, M. *Historie tradičního transportu ve východních Krkonoších*, Brno: Ústav evropské etnologie 2012, s. 31.

¹⁸⁸ LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 80.

¹⁸⁹ HAIDING, K. *Fahrzeuge der obersteirischen Bergbauern, Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 230 – 231.

¹⁹⁰ LOKVENC, T. *Budní hospodářství, Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 498.

¹⁹¹ LOKVENC, T. *Budní hospodářství, Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 499.

¹⁹² ŠTĚPÁNOVÁ, I. *Lidový oděv v Čechách 19. století*, Praha: SPN 1984, s. 120 – 121.

¹⁹³ NOVÁKOVÁ, K. *Tradiční způsoby prepravy dětí v Európe a podoby ich súčasnej revitalizácie, Ethnologia Europae Centralis*, 10, 2011, s. 56 – 57.

Díky své jednoduchosti a také mnohostranné účelnosti se však plachta uplatnila také v transportu potravin a rovněž sena, kterého se na jednu loktuši vešlo přibližně 30 kg. Seno představovalo pro dobytek, a tím i pro krkonošské obyvatelstvo, které živilo drobné hospodářství, důležitou surovinu.¹⁹⁴



Obr. č. 8: Transport sena loktuší, Strážné: Lahrovy Boudy: 60. léta 20. století, autor neznámý, archiv Jana Adolfa.

Plachta v Krkonoších nazývaná jako loktuše byla v jiných českých regionech známá pod různými názvy, mezi něž se řadily například trávence, měchna či drchta.¹⁹⁵ Nejen názvy, ale i rozměry se u jednotlivých plachet lišily. Krkonošská loktuše disponovala přibližnými rozměry 70 – 80 x 250 cm.¹⁹⁶ Tyto rozměry nejspíše nebyly při výrobě striktně dodržovány, neboť někteří horalé užívali loktuše určené pro transport sena o rozměru 2 x 2 metrů i více.¹⁹⁷ Menší plachty se užívaly převážně k transportu sena na trakaři. K transportu sena na hlavě, kdy bylo

¹⁹⁴ BARAN, L. *Neviditelné chodníčky*, Frenštát pod Radhoštěm: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 26.

¹⁹⁵ VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914)*. 2. díl, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 407.

¹⁹⁶ BARAN, L. *Transport in Czechoslovakia an an Ethnographical and Social Phenomenon, Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet: 1973, p. 58.

¹⁹⁷ SCHLITZ, Z. inf. dne 01. 10. 2011, Strážné.

třeba dopravit najednou větší množství sena a tím si ulehčit práci, se užívalo i daleko větších loktuší o rozměrech 3 x 4 metrů i více.¹⁹⁸

K transportu sena se užívalo také trakaře. Ten našel uplatnění především v rovinatějších místech, kde nebyl terén tak prudký. Naopak v oblastech se strmějším svahem se seno nakládalo na loktuši. Strmý svah byl pro nasazování loktuše na hlavu výhodou. Dopravce se pouze přikrčil, nemusel však složitě manévrovat při umisťování loktuše se senem na záda. Vliv terénu na užití konkrétního dopravního prostředku lze ukázat na příkladu manželů Rusových. Rudolf Ruse s rodiči užívali na Horní Malé Úpě, kde byla krajina rovinatější, k dopravě sena trakař. Naopak rodina jeho manželky, která žila vysoko ve svahu nad Velkou Úpou, užívala k transportu sena loktuši.¹⁹⁹

K dopravě sena se užívala loktuše vyrobená z hrubší lněné či konopné tkaniny. Loktuše se však nedala v kraji běžně koupit, a tak si ji horalé běžně vyráběli sami doma a to tím způsobem, že rozstříhali pytle či staré poškozené plachty a jednotlivé kusy látky k sobě přišili. Sama paní Rusová, rodačka z Velké Úpy, vzpomínala, jak její matka v zimě šila v kuchyni loktuše.²⁰⁰ Pro zvětšení ložné plochy se také loktuše svázaly. Do dvou svázaných loktuší se tak vešly až dva metráky sena.²⁰¹

Součástí každé plachty, určené k dopravě sena, byl také kroužek, provaz, kloubek a karabina. Nakládání loktuše senem mělo určitý řád. Plachta se nejprve roztáhla a poté se na ní položilo seno. Po naložení loktuše senem se protilehlé rohy stáhly k sobě a kroužek upevněný k rohu loktuše se spojil s karabinou umístěnou v protilehlém rohu. Podobně se postupovalo u dalších dvou rohů plachty, z nichž jeden byl opatřen konopným provazem a druhý dřevěným kolíkem nazývaným člunkem nebo také kloubkem. Protilehlé rohy se spojily tím způsobem, že se provlékl provazem kloubek, na kterém se vytvořila jednoduchá smyčka.

V literatuře se lze dočíst, že jakmile se naložila plachta senem, dopravce si nasadil loktuši na záda pomocí dvou kšand upevněných k textilií.²⁰² To dokládá i obrazová dokumentace v Polském *etnografickém atlasu*, na které jsou zobrazeny loktuše bez kšand i s kšandami.²⁰³ Z terénních výzkumů jsem ale zjistil, že se popruhy v Krkonoších nepoužívaly a loktuše se dopravovala tak, že byla umístěna na zádech a temeni hlavy. Dopravce před samotným

¹⁹⁸ RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

¹⁹⁹ RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

²⁰⁰ RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

²⁰¹ DUŠEK, L. Nejen o tradičním budním hospodářství, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 2013, s. 49.

²⁰² BARAN, L. *Neviditelné chodničky*, Frenštát pod Radhoštěm: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 24.

²⁰³ KŁODNICKI, Z. Zanikající formy transportu nasobnego i ręcznego, *Polski Atlas Etnograficzny*, Warszawa: Instytut historii kultury materialnej Polskiej Akademii nauk 1974, karta CXLI.

zvedáním plachty na záda se musel mírně přikrčit. Práci mu částečně ulehčoval svah, horal si ale také v terénu často vyhledával dolík.²⁰⁴

Loktuše nabízela vedle dopravy ještě jednu nepostradatelnou funkci, a tou bylo ukládání sena na půdu. Dnes můžeme v Krkonoších vidět, že se seno na půdu pokládá pomocí vidlí. Dříve, kdy horalé přes zimu vlastnili několik krav a koz, bylo nutné, aby se co největší množství sena vešlo na půdu. Ukládání sena mělo svůj řád, seno se na půdu neházelo nahodilým způsobem. Dopravce nejprve položil na podlahu loktuši, poté ji obrátil a rozvázal její postranní rohy. Loktuši odundal a před sebou nechal srovnaný kopeček sena. Z jednotlivých kopečků sena vytvořil řadu, na kterou pokládal další vrstvy kop sena. Touto „poschod’ovitou“ metodou ukládání sena horal docílil nejen dobré estetické stránky, ale především také uložení většího množství sena na půdu.²⁰⁵

5.4 Kůň

Domestifikace zvířat značně ulehčila lidem život, a to jak v potravinové soběstačnosti, tak i v podobě využití hospodářských zvířat k práci. Jedním ze zvířat, které je delší dobu spjato s člověkem, je i kůň, jehož chov se rozšířil do střední Evropy v eneolitu a v době bronzové. Využívání koně k transportu v českých zemích má dlouholetou tradici a svědčí o tom datace, kdy se toto zvíře využívalo k záprahu. Ta sahá na přelom prvního a druhého tisíciletí. Postupem času význam koně jako dopravního prostředku rostl.²⁰⁶

Přestože lze považovat dopravu zboží pomocí koně za tradiční způsob transportu, v Krkonoších nemá dlouholetou tradici. Do roku 1945 německí obyvatelé hor koně k transportu zboží v Krkonoších běžně nevyužívali. Sloužily k tomu jiné dopravní prostředky, jako byly například saně rohačky, určené převážně k dopravě klád, krosny, loktuše či trakař. Koně vlastnili spíše jen někteří majitelé horských hotelů, kteří je využívali k přepravě turistů, jejich zboží, anebo nákladu pro potřebu samotných bud. Je totiž nutné si uvědomit, že mít koně bylo finančně náročné. Situace se postupně začala měnit ve čtyřicátých letech minulého století, kdy se začalo dopravovat zboží koňmi z Obří Boudy na Sněžku po nově rozšířené Jubilejní cestě. Hlavní způsob transportu materiálu na Sněžku ale zůstal stále na nosičích

²⁰⁴ SCHLITZ, Z. inf. dne 01. 10. 2011, Strážné.

²⁰⁵ SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 06. 2012, Strážné.

²⁰⁶ TEMPÍR, Z. Kůň, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 449.

s krosnou. Dopravování zboží koňmi se totiž užívalo v letním období především u objemného a těžkého nákladu, ke kterému se řadilo kupříkladu uhlí či větší množství sudů piva.²⁰⁷

Dnes je situace odlišná a kůň našel v Krkonoších každodenní uplatnění v lese, kde se využívá převážně k dopravě dřevěných klád. Mezi důvody, proč se v Krkonoších začal užívat pro práci v lese kůň, je ekologie. V Krkonoších se od 90. let 20. století například za pomoci zahraničních dotací pracuje na obnově krkonošských lesů, a zavedení koně do hor tak tomu může částečně pomoci.²⁰⁸ K dalšímu důvodu používání chladnokrevného norika v horách patří, že se kůň dostane do málo přístupných strmých míst, kam se člověk s těžkou technikou často nedostane.²⁰⁹

Při terénním výzkumu jsem mnohokrát potkal v oblasti Velké a Malé Úpy dřevaře, jak sváží pomocí koňské síly dlouhé dřevěné klády k místům, odkud bylo poté možné dřevo dopravit pomocí traktoru či nákladního automobilu k dalšímu zpracování. Práce s koněm v lese však vyžaduje značnou trpělivost a znalosti. Podobně jako řidič automobilu potřebuje určitý čas na seznámení se s novým vozem, i dřevař musí detailně poznat svého budoucího zvířecího „partáka“, než ho plně nasadí do práce. Podle dlouholetého pracovníka v lese Lubomíra Janáše, trvá seznamování s novým koněm minimálně měsíc. Nutno dodat, že žádného speciálního cvičitele kůň nemá. Odvíjí se proto od toho i zkušební doba, během které má nárok dřevař vrátit koně zpět prodejci. Kupříkladu pan Janáš disponoval 42 dny, kdy si mohl koně ozkoušet a v případě nespokojenosti vrátit. Například pokud kůň měl vadu, která mu bránila ve výkonu náročné práce v lese či pokud si jednoduše kůň se svým novým majitelem nerozuměl, mohl ho kupující vrátit. Kůň si na nového vlastníka nemusel lehce zvyknout, nejednalo se totiž o hříbě.

Aby bylo možné koně zaměstnat, jeho věk se musel pohybovat alespoň kolem čtyř let. Ideální ale bylo, aby kůň byl starý přibližně osm let. Záruka případného vrácení koně byla důležitá, neboť pořizovací cena nepatří k nejnižším. Pan Janáš sice koupil koně v hodnotě 30 000 Kč, avšak pokud dřevař se rozhodne ke koupi koně přímo z farmy, zaplatí 70 000 Kč a více. Je tedy nutné koně vybírat pečlivě. Ne každé plemeno je vhodné pro těžkou práci v lese. V Krkonoších se dobře osvědčil slezský norik.²¹⁰

O jeho dobrých předpokladech pro transport dřevěných klád v lese svědčí i zmínka na internetových stránkách *Asociace svazů chovatelů koní České republiky*, kde se píše o

²⁰⁷ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

²⁰⁸ ŠTURSA, J. *Krkonoše/Karkonosze přeshraniční biosférická rezervace UNESCO*, Správa Krkonošského národního parku 2011, s. 24 – 25.

²⁰⁹ ŠMELKO, V. *História a súčasnosť chovu norika muránskeho typu v š. p. LESY SR, Z histórie lesného dopravníctva*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 195.

²¹⁰ JANÁŠ, L. inf. dne 22. 07. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

slezském norikovi, že se jedná o pracovitěho koně s dobrým charakterem a vlastnostmi, díky nimž je dobře ovladatelný. Slezský norik vznikl křížením norických hřebců, pocházejících z rakouských zemí či Bavorska, s klisnami českého původu. Plemeno koně je menšího vzrůstu, disponující velkou hlavou, širokým hrudníkem, svalnatým tělem a barvou se řadí mezi ryzáka, neboť má převážně světle hnědé zabarvení.²¹¹ Samotné čistokrevné norické plemeno má v Rakousku dlouholetou tradici pohybující se kolem čtyř století. Předkové norika však na území dnešního Rakouska žili již před dvěma tisíci lety. Jednalo se o římskou provincii Noricum, od které se odvíjí název koně.²¹² Kůň norik si „našel“ své místo rovněž v okolních zemích. Existuje několik plemen koně norického, a to vedle norika slezského například také norik štajerský, bavorský, tyrolský či muránský. Poslední zmiňovaný typ norika se užívá například na Slovensku, kde je vybudovaná v oblasti Vel'kej Lúky na Muráni chovná stanice.²¹³



Obr. č. 9: Doprava dřevěných klád koněm, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.

S přesunem dřevěných klád se začíná již v ranních hodinách, proto první dávku žrádla kůň dostává kolem čtvrté hodiny ranní. Doba, po kterou se zvíře stravuje, trvá přibližně dvě

²¹¹ Norický kůň, <<http://dev.aschk.cz/noricky-kun>>, [27. 09. 2012].

²¹² KOLEKTIV. *1000 koní*, Praha: Svojtka & Co. 2007, s. 102.

²¹³ ŠMELKO, V. *História a súčasnosť chovu norika muránskeho typu v š. p. LESY SR, Z histórie lesného dopravníctva*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 195.

hodiny. Nejčastějším pokrmem je oves. Poté se kůň odveze ve vozíku taženým traktorem na určené místo, kde se zahájí pracovní úkon, který převážně spočívá v dopravě klád. Při práci je však nutné, aby se kůň nestrhal, proto při práci koně v lese, kde je značně prudký terén, se dbá, aby kůň tahal kládu šikmo podél svahu. Takových míst v Krkonoších je mnoho. Při terénním výzkumu jsem spatřil například koně dopravujícího těžké klády v prudkém svahu nad silnicí spojující obec Horní Maršov – Temný Důl s Malou Úpou.

Kůň zastane značné množství práce. V porovnání s lanovkou, se kterou lesní pracovníci zvládnou dopravit během dne přibližně 20 m³ dřeva, kůň zvládne za jeden den přepravit 3 – 4 m³ této suroviny. Za dopravený kubík dřeva si pracovník lesa vydělal přibližně 260 Kč.²¹⁴

5.5 Vůz

Horský prudký terén Krkonoš měl značný vliv na výběr daného dopravního prostředku a ne každý způsob transportu materiálu byl vhodný. To platí i u vozů, jejichž frekvence užití v kopcovitém terénu v Krkonoších není až tak častá jako v jiných oblastech. Rozšíření vozů v Krkonoších souvisí teprve s budováním cest. Například v oblasti Špindlerových Bud se do roku 1872 dopravovalo dřevo po vodě. Až poté se začaly užívat koňské povozy.²¹⁵

Podobná situace byla i na východní straně Krkonoš. Zde se vozy tažené koněm uplatnily na začátku první poloviny 20. století, kdy se začaly budovat nové cesty. Vozy tažené koňmi zde ale používali obyvatelé žijící v údolí s menší nadmořskou výškou, kteří si mohli vypěstovat obilí, jako byla oves. Je nutné si uvědomit, že základní krmivo pro koně představoval obrok. Uživít koně ve vysokých polohách hor tak bylo velmi náročné. Například velkoupští hospodáři žijící ve vyšších polohách, které živilo seno, koně a vozy neužívali.²¹⁶ Jako opačný příklad horalů lze uvést obyvatele žijící na západní straně Krkonoš v Pasekách nad Jizerou, kteří díky nižší poloze si mohli vypěstovat obilí, a proto mohli používat koňský povoz například k dopravě dřeva či sena.²¹⁷

²¹⁴ JANÁŠ, L. inf. dne 22. 07. 2012, Horní Maršov – Temný Důl; Finanční částka je platná k roku 2012 a je pouze orientační.

²¹⁵ RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V. 1994, s. 346.

²¹⁶ KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

²¹⁷ JIROUŠOVÁ, E. inf. dne 24. 01. 2013, Paseky nad Jizerou.

5.6 Smyk

5.6.1 Pojem smyk

K jednomu ze základních způsobů dopravy materiálu patří transport pomocí smyků, jež využívají k posunu přepravovaného zboží lidskou či zvířecí sílu anebo přirozené gravitační síly. Smyky lze rozdělit do dvou základních kategorií. Jedná se buď o smyky přirozené, kam se řadí například větve stromů, které se spojovaly do svlaku a na kterých se dopravovalo seno, nebo umělé, k jejichž zhotovení bylo třeba důkladnější znalosti. Mezi smyky umělé se řadí například saně.²¹⁸ Rovněž do této kategorie lze zařadit také smyky vyrobené z vyřazených lyží, jež se v Krkonoších užívaly k transportu sena.²¹⁹ Zvláštní typ pak tvoří smyky, které využívají k pohybu vlastní síly. Do této kategorie lze zařadit spouštění klád nebo vodní sílu.²²⁰ Smýkání klád probíhalo buď jednoduchým spouštěním klád po zemském povrchu anebo dokonalejším způsobem, a to dřevěnými koryty.

5.6.2 Historie smýkání dřeva v Krkonoších

Způsob dopravy dřeva pomocí dřevěných žlabů v Krkonoších zavedli dřevaři z alpských zemí v polovině 16. století. Tento způsob dopravy se ve střední části Krkonoš (svahy Kozích hřbetů) udržel až do konce 19. století.²²¹ Nárazově se vyskytoval i ve 20. století, například při velké lesní kalamitě ve 30. letech 20. století v maršovských lesích, což nám dokládají fotografie, které zobrazují nahromaděné dřevěné klády v údolí Zeleného a Vavřincova potoka. Jejich autorem byl předválečný fotograf Gleissner.²²² Užívání dřevěných koryt k dopravě dřeva se vyskytovalo ve všech oblastech Krkonoš. Ve východní části hor vedl ze svahu Černé hory smyk k řece Úpě a ve střední oblasti se zásobovaly smyky dřevem dolů ve Svatém Petru. V západních Krkonoších se užíval až do roku 1799 například Klingerův smyk ústící k řece Jizerce. Nejednalo se ale o jediný žlab. V Krkonoších se užívalo mnoho smyků, které pro tamní obyvatelstvo představovalo běžnou záležitost, což dokazuje například Grauparova mapa z roku 1765, na níž je zakresleno čtrnáct smyků.²²³

²¹⁸ BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 334.

²¹⁹ BARAN, L. Smyk, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 932.

²²⁰ BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 334.

²²¹ LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.

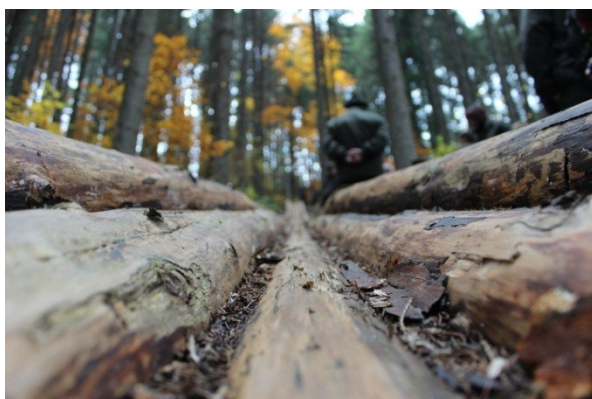
²²² LOKVENC, T. Smyky v Peci, *Krkonoše – Jizerské hory*, 5, 2002, s. 14.

²²³ LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.

5.6.3 Základní charakteristika žlabů

Žlaby určené k transportu klád se dělily na dva základní typy, a to na smyky suché a smyky mokré. Rozdíl mezi těmito dvěma druhy smyků spočíval v tom, že smyk mokrý tvořilo dřevěné koryto, jímž ústila říčka. To se projevilo i při konstrukci mokrého smyku, kdy se muselo dbát větší pozornosti na těsnost dřevěné stavby.²²⁴ V Krkonoších se užívalo suchých smyků, avšak pro zmenšení třecí síly se do nich vpouštěla voda. Využívalo se rovněž zimního období, kdy voda ve žlabu zmrzla.²²⁵

Při stavbě smyků se musel brát zřetel na rozměry a hmotnost dopravovaných klád. Rozměru dřevěných klád odpovídala šířka dřevěného koryta. Hmotnost klád zase ovlivňovala délku žlabu. Těžší kláda nabírala větší rychlost než menší. Rychlost dosahovala až 100 kilometrů za hodinu. Žlab tak musel být kratší nebo disponovat většími zákruty nebo brzdami – takzvanými vlky, které kládu zpomalovaly. K dalšímu snížení rychlosti se dosáhlo v dolní části smyku, kdy konec koryta vedl vodorovně se zemí nebo do protisvahu.²²⁶



Obr. č. 10: Ukázka dřevěného žlabu, Čierny Balog: 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 11: Dřevěný žlab, Čierny Balog: 2012, foto A. Smrčka.

Dnes se v Krkonoších žlaby na přepravu dřeva nevyskytují. Hlavním důvodem, proč se od tohoto druhu transportu postupně upustilo, patřilo značné poškození klád i samotného zařízení. V porovnání s ostatními částmi Evropy pravděpodobně jediný funkční vodní žlab v Evropě na přepravu klád se nachází na Slovensku u Dolného Harmance v blízkosti města Banská Bystrica.²²⁷ Suchý žlab je zase možné spatřit v lesnickém skanzenu v Čiernom Balogu

²²⁴ APFEL, E. Kultúrna technická pamiatka na približovanie metrovice – Vodný žľab Rakytovo pri Dolnom Harmanci, *Z histórie lesného dopravníctví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 14 – 15.

²²⁵ LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.

²²⁶ LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.

²²⁷ APFEL, E. Kultúrna technická pamiatka na približovanie metrovice – Vodný žľab Rakytovo pri Dolnom Harmanci, *Z histórie lesného dopravníctví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 22.

v dolině Vydrovo, který byl mimo jiné představen účastníkům mezinárodní konferenci *Z historie lesního dopravnictví* uskutečněné 24 – 26. října 2012 ve Zvolenu.²²⁸

5.7 Sněžnice

Doprava materiálu byla celoroční a téměř každodenní součástí života obyvatel Krkonoš. Produkty, které si horal nebyl schopen vyrobit sám, si musel opatřit a poté zajistit jejich transport ke své chalupě a naopak zhotovené výrobky v podobě mléčných produktů dopravit dolů do údolí, a to za různého počasí a v jakémkoliv ročním období. Proto například v zimě, kdy napadlo mnoho sněhu, patřila k běžné výbavě horala sněžnice. Tento dopravní prostředek totiž dopravci umožňoval „nebořit se“ do hlubokého sněhu, a tím mu tak značně ulehčoval chůzi.²²⁹



Obr. č. 12: Sněžnice žebříková, Velká Úpa: 2011, foto A. Smrčka.



Obr. č. 13: Sněžnice oblouková, Velká Úpa: 2011, foto A. Smrčka.

Zajímavá je podobná terminologie užívaná k pojmenování této transportní pomůcky. Například v oblasti polských Beskyd a v Tatrách se užívalo názvu karples. V oblasti dnešního Chorvatska a Srbska se pojmenovávala sněžnice termínem krpelje a v Čechách výrazem krpě.²³⁰ V Podkrkonoší se vžil pro sněžnice nářeční název kropě.²³¹

Výskyt sněžnic v Krkonoších pravděpodobně souvisí s alpskou kolonizací hor probíhající v 16. století. Jejich písemný doklad je o více jak sto let mladší; pochází z roku 1670 a jeho autorem je ředitel magdalénského vratislavského gymnázia Kristian Gryphius, který se o

²²⁸ APFEL, E. Kultúrna technická pamiatka na približovanie metrovice – Vodný žľab Rakytovo pri Dolnom Harmanci, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 3.

²²⁹ BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11.

²³⁰ MOSZYŃSKI, K. *Kultura ludowa Słowian*, Warszawa: Książka i Wiedza 1967, s. 640.

²³¹ BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 12.

sněžnicích, užívaných v Krkonoších, zmiňuje ve svém cestovním deníku.²³² Sněžnice byly nedílnou součástí nosičů i běžných obyvatel hor při dopravě materiálu. V 19. století se v Krkonoších sněžnice rozšířily také mezi turisty.²³³

V Krkonoších se používaly sněžnice dvojího typu, a to sněžnice žebříkové a obloukové. Sněžnice žebříková má tvar obdélníku. Je tvořena dvěma hranoly o délce 37 cm, které jsou spojené třemi dřevěnými příčkami o délce 15 cm.²³⁴ Základ druhého typu sněžnice naopak tvoří oválná dřevěná obruč, vyrobená převážně z jasanového dřeva nebo také z větví kosodřeviny, která byla vypletena konopnými provazy.²³⁵ Délka tohoto typu sněžnic se pohybuje přibližně v rozmezí kolem 35 – 38 cm.²³⁶ V německé literatuře se můžeme dočíst, že šířka tohoto typu sněžnic dosahovala 10 coulů.²³⁷

Ačkoliv v Krkonoších se používaly oba typy, například nosič na Sněžku Helmut Hofer začal obloukový typ sněžnic používat až po 2. světové válce. Výhoda obloukových sněžnic od původních žebříkových spočívala především v lehkosti. Horal se tudíž nebořil tolik do sněhu. Nosiči dopravující zboží na Sněžku však museli použít kvůli zledovatělému povrchu vrcholku hory rovněž speciální železa s hroty, které se přivázaly podobně jako sněžnice k botám. Železa nosiči na Sněžku uvazovali až na vrcholu Sněžky, kde kamenitý povrch byl značně zledovatělý.²³⁸

5.8 Putna

Mezi nosičské dopravní prostředky užívané v Krkonoších se řadí také putna. Jedná se o dřevěný bednářský výrobek, známý již ze středověku, který sloužil k přepravě nejrůznějšího druhu sypkého materiálu či vody. Základními součástmi putny jsou oválné dno a dřevěné dužiny, jež jsou svázány železnými obručemi.²³⁹ Dužiny se v dřívějších dobách svazovaly namísto kovových obručí loubky. Putny se buď nosily připevněné na krosně anebo zcela samostatně, kdy se toto transportní zařízení nosilo na zádech pomocí konopných popruhů. Vedle dřevěných puten se v Krkonoších používaly i putny plechové, jež disponovaly rovněž

²³² BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11.

²³³ BARAN, L. Sněžnice, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 937.

²³⁴ Údaje získány na základě terénního výzkumu.

²³⁵ BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11 – 12.

²³⁶ BARAN, L. Sněžnice, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 937.

²³⁷ MOSCH, K. F. *Das Riesengebirge*. Leipzig: Weber 1858, s. 55.

²³⁸ HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

²³⁹ PECHOVÁ, J. Putna, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 829.

popruhy. Putny plechové, jež se začaly v Krkonoších používat v 19. století,²⁴⁰ i dřevěné se vyráběly v různých velikostech a tvarů, jak jsem měl možnost vidět ve sbírce pobočky Krkonošského muzea v Pasekách nad Jizerou.

5.9 Nůše

Pro horské krkonošské prostředí byla typickým dopravním prostředkem k nošení materiálu především krosna či loktuše. Ačkoliv od respondentů se můžeme dozvědět, že hlavním nosičským nástrojem v horách patřila krosna, na některých fotografiích v literatuře si lze povšimnout, že ženy v Krkonoších nosily v nůších například palivové dříví.²⁴¹ Nůše a nejrůznější proutěné koše sice nepatřily k typickým dopravním prostředkům v Krkonoších, neboť v horských podmínkách nerostlo vrbové proutí, přesto je občas horalé používali. Nůši si obyvatelé hor obstarávali většinou na trzích v údolí od prodejců, kteří nůše vyráběli z vrbového proutí, jež rostlo v Podkrkonoší.²⁴²

²⁴⁰ VONDRUŠKOVÁ, A. *Jařmo, parkán, trdlice*, Praha: Grada 2011, s. 136.

²⁴¹ ERBEN, P. – ADOLF, H. *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2000, s. 206.

²⁴² RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne. 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

ZÁVĚR

Téma tradičního transportu pro celou oblast Krkonoš nebylo dosud zpracováno. Teprve provedená syntéza ukázala, že nejvyšší české hory jsou z hlediska tradičního transportu velice zajímavou oblastí a pro etnografii zdrojem nového poznání. Na poměrně malém prostoru se nacházely velice zajímavé dopravní prostředky a způsoby dopravy materiálu. Přestože jsem doposud neprovedl komparaci s ostatními národopisnými regiony v České republice, mohu říci v závěru této práce, že Krkonoše představují na našem území v rámci transportu určité unikum. Má to své důvody. Jednak jsou dány přírodními podmínkami vysokohorského prostředí a také historickými souvislostmi, zejména alpskou kolonizací z druhé poloviny 16. století. Na základě literatury jsem poukázal, že tehdejší osídlenci z Alp si s sebou do hor přinesli spolu se znalostmi dřevařské práce a budního hospodářství také tradiční dopravní prostředky, například vzhledově výrazné saně rohačky. Na základě terénního výzkumu jsem se snažil doplnit informace z literatury k saním rohačkám o nové poznatky. Podařilo se mi objevit pamětníka Jana Adolfa žijícího ve středních Krkonoších v oblasti Lahrových Bud, který saně rohačky pro svou potřebu v minulosti vyráběl. Získal jsem tak pro účely bakalářské práce cenné poznatky o způsobu výroby těchto saní. Terénním výzkumem jsem si také potvrdil některé informace z literatury. Například, že se saně k transportu materiálu užívaly rovněž v letním období, kdy se k sanicím připojovala dřevěná kolečka. V textu jsem také poukázal, že se v pozdějším období, kdy došlo k rozšíření cest, saněmi rohačkami sváželo vedle sena či potravin také dřevo. K tomu složilo několik druhů rohaček. Na delších saních se dopravovalo metrové dříví, na kratších, disponující oplénem, dlouhé klády. V části bakalářské práce jsem upozornil na zajímavou proměnu využití tohoto dopravního prostředku v současnosti pro soutěžní závody. Součástí předkládaného textu je rekonstrukce svážky dřeva pro filmové účely. Díky ní se podařilo vytvořit bohatou fotodokumentaci zachycující již zaniklý způsob transportu dřeva. To mě inspirovalo k fotografickému zachycení i ostatních transportních prostředků při terénních výzkumech. V části věnující se saním jsme se zmínili vedle rohaček také o saních vlčcích a kriplatech, rovněž užívaných k transportu materiálu.

K dalším dopravním prostředkům se řadily dřevěné krosny. V práci jsem je rozdělil podle typologie a poukázal na rozdílnost jejich využití k transportu podle druhu zboží. Poukázal jsem také na fakt, kdy profesionální nosiči preferovali k transportu zboží především deskovou krosnu a v práci jsem upozornil na problém zaměňování krosny pultové sloužící hlavně

k transportu sena za krosnu lavičkovou. Přestože profese nosiče již zanikla, v poslední části kapitoly věnující se krosnám se zmiňuji, že je některými obyvateli hor stále využívána.

K dopravě materiálu se užívaly vedle krosny rovněž loktuše, trakař a v údolí také vůz. U těchto transportních prostředků jsem v práci upozornil na vliv terénu na použití konkrétního transportu. Zatímco loktuše či krosna se používaly ve strmém terénu, trakař našel uplatnění především v rovinnějších místech. Vozu ve vyšších polohách hor se ale většinou neužívalo z důvodu horší dostupnosti a také nemožnosti vypěstování ovsa pro koně kvůli vyšší nadmořské výšce.

Vedle již zmíněných dopravních prostředků jsem se ve stručnosti zabýval rovněž dopravními zařízeními, a to putnou, nůši a sněžnicemi, které patřily k nezbytným pomocníkům v hospodářství, a upozornil také na již dávno zastaralý způsob plavení dřevěných klád a na transport dřeva pomocí smyků.

Zajímavým zjištěním pro nás může být způsob dopravy dřeva koněm. Přestože tento způsob přibližování dřeva nebyl v minulosti podle pamětníků pro Krkonoše na rozdíl od jiných oblastí typický, v současnosti našel v horách uplatnění z důvodu ekologie a horší přístupnosti lesa pro těžkou techniku. V Krkonoších se lze tak stále setkat vedle již zaniklých forem transportu s tímto tradičním způsobem přemísťování nákladu.

POUŽITÉ ZDROJE INFORMACÍ

Literatura

ACHLAITNER, M. *Ortsbuch von Schwarzentel*, Marktoberdorf: Ortsbücher des Heimatkreises Hohenelbe/Sudetenland 1989, s. 46.

APFEL, E. Kultúrna technická pamiatka na približovanie metrovice – Vodný žľab Rakytovo pri Dolnom Harmanci, *Z histórie lesného dopravníctví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 3, 14 – 15, 22.

BARAN, L. „Čundrování s dřevem“ v Beskydách, *Český lid*, 2, 1947, s. 72 - 75.

BARAN, L. *Neviditelné chodníčky*, Praha: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 6 – 8, 26.

BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 333 – 334, 346, 338 - 339.

BARAN, L. Krkonošské krúsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 85 - 87.

BARAN, L. Krosna, *Lidová kultura*. Praha: Mladá fronta 2007, s. 437 – 438.

BARAN, L. Saně, *Lidová kultura*. Praha: Mladá fronta 2007, s. 882.

BARAN, L. Smyk, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 932.

BARAN, L. Sněžnice, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 937.

BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 58, 63 – 64, 70 – 71.

BARTOŠ, M. Cesta za klauzami, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 2003, s. 4.

BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11 – 12.

BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.

DEMUTH, J. Die Hochwasser-Katastrophe im Aupa- und Elbetal (29. – 30. Juli 1897), *Riesengebirgsheimat*, 8, 1951, s. 4.

DUŠEK, L. Nejen o tradičním budním hospodářství, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 2013, s. 49.

DUŠEK, L. Vždycky jsem našel dobrý lidi, *Krkonoše – Jizerské hory*, 1, 2012, s. 49.

ELSNER, V. *Heimatskunde des Rochlitzer Gerichtsbezirkes*, Rochlitz: Selbstverlag des Rochlitzer Lehrervereins 1893, s. 32.

ERBEN, P. – ADOLF, H. *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2000, s. 98.

ERLBECK, G. *Äpler im Aupatau, Ostdeutsche Familienkunde*, 1, 1978, s. 151.

FINK, W. *Heimat Hohenelbe: Geschichte und Geschichten*, Marktoberdorf: Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2007, s. 129.

GRIESSMAIR, H. Vom Holzziehen in Südtirol, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, s. 182 – 183.

HAIDING, K. Fahrzeuge der obersteirischen Bergbauern, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 230 – 231.

HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 84 - 85, 87 - 88, 90 - 92.

HNÍK, K. – SOJKOVÁ, J. *Bejvávalo na horách*, Hradec Králové: Garamon 2003, s. 129.

HOSER, J. K. E. *Das Riesengebirge und seine Bewöhner*, Prag: Friedrich Ehrlich 1841, s. 236.

JIRÁSEK, F. J. *Volks- und Heimatkunde des politischen Bezirkes Hohenelbe und der deutschen Gemeinden der im Westen angrenzenden Gerichtsbezirke Neupaka und Starkenbach*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe 1986, s. 24; reprint vydání z roku 1915, přidáno prvních 113 stran.

JIRÁSEK, J. – HAENKE, T. – GRUBER, A.- GERSTNER, F. *Beobachtungen auf Reisen nach dem Riesengebirge*, Dresden: Walter 1791, s. 29.

JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

KAVÁN, J. Plavení dřeva a Grauparova mapa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1992, s. 19.

KLIMEŠ, P. Fenomén krkonošských saní, *Veselý výlet*, 31, 2009, s. 16 – 17.

KLIMEŠ, P. Klausy pro plavení dřeva, *Veselý výlet*, 36, 2011, s. 5.

KLIMEŠ, P. Nosiči v bistru Sněžka, *Veselý výlet*, 35, 2011, s. 18.

KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

KLIMEŠ, P. Řve jako blázen od klausy, *Veselý výlet*, 36, 2011, s. 6.

KŁODNICKI, Z. Zanikające formy transportu nasobnego i ręcznego, *Polski Atlas Etnograficzny*, Warszawa: Instytut historii kultury materialnej Polskiej Akademii nauk 1974, karta CXLI.

- KLOS, Č. Rohatá obživa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1987, s. 3 – 5.
- KOLEKTIV. *1000 koní*, Praha: Svojtka & Co. 2007, s. 102.
- KOLEKTIV. *Československá vlastivěda díl III*, Praha: Orbis 1968, s. 197.
- KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 46, 60.
- KUBÁT, M. Zajímavosti – Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 3, 1984, s. 30.
- KULAJ, J. Krkonoše, jak je neznáme, *Naše rodina*, 23, 2010, s. 7.
- LAFFERTY, P. *Síla a pohyb*, Praha: Nakladatelský dům OP, spol. s r. o. 1995, s. 17.
- LOKVENC, T. Budní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 498 – 499.
- LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 481 – 482.
- LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 27 – 29.
- LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.
- LOKVENC, T. Smyky v Peci, *Krkonoše – Jizerské hory*, 5, 2002, s. 14.
- LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 16 – 21, 78.
- LOKVENC, T. Zapomenutá řemesla – Sáňkování dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1982, s. 25.
- LOUDA, J. - LUŠTINEC, J. Hory a horáci, *Krkonoše*, Praha: GeoBohemia 2008, s. 40.
- MOSCH, K. F. *Das Riesengebirge*. Leipzig: Weber 1858, s. 55.
- MOSZYŃSKI, K. *Kultura ludowa Słowian*, Warszawa: Książka i Wiedza 1967, s. 640.
- NOVÁKOVÁ, K. *Tatranskí nosiči*, Tatranská Lomnica: I&B 2008, s. 45, 47.
- NOVÁKOVÁ, K. Tradičné spôsoby prepravy detí v Európe a podoby ich súčasnej revitalizácie, *Ethnologia Europae Centralis*, 10, 2011, s. 56 – 57.
- PAPÁČEK, A. Ze života lidu v Krkonoších, *Zlatá Praha*, 24, 1907, s. 122.
- PAVLIŠTÍK, K. *Dřevo, proutí, sláma v tradiční rukodělné výrobě na Podřevnicku*, Zlín: Krajská knihovna Františka Bartoše 2005, s. 136.
- PECHOVÁ, J. Putna, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 829.
- RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e.V. 1994, s. 30, 34, 346.

- SCHEUFLER, P. *Krkonoše na nejstarších fotografiích*, Praha: Baset 2002, s. 104.
- SMRČKA, A. Způsob dopravy dřeva na saních „rohačkách“, *Studia Ethnologica Pragensia*, 2, 2011, s. 199 – 207.
- SMRČKA, A. Tradiční doprava materiálu na krosnách v Krkonoších, *Národopisný věstník*, 1, 2012, s. 71 – 82.
- STEC, T. – WALCZAK, W. *Karkonosze*, Warszawa: Sport i turystyka 1962, s. 234.
- ŠMELKO, V. História a súčasnosť chovu norika muránskeho typu v š. p. LESY SR, *Z histórie lesného dopravníctva*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 195.
- ŠPLÍCHAL, V. – OTAVOVÁ, M. *Poselství dřeva*, Letohrad: Golempress s. r. o. 2007, s. 293 – 295.
- ŠTĚPÁNOVÁ, I. *Lidový oděv v Čechách 19. století*. Praha: SPN 1984, s. 120 – 121.
- ŠTURSA, J. *Krkonoše/Karkonosze přeshraniční biosférická rezervace UNESCO*, Správa Krkonošského národního parku 2011, 24 – 25.
- TEMPÍR, Z. Kůň, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 449.
- VÁLKA, M. Cvočkářství, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 94.
- VÁLKA, M. Trakař, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 1070.
- VĚCHETOVÁ, M. *Historie tradičního transportu ve východních Krkonoších: Bakalářská práce*, Brno: 2012, s. 19, 31.
- VIGUÉ, J. *Dřevo od A do Z*. Praha: Rebo 2006, s. 45, 82 - 94.
- VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914). 2. díl*, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 407, 421 – 427.
- VONDRUŠKOVÁ, A. *Jařmo, parkán, trdlice*, Praha: Grada 2011, s. 136.
- WOITSCH, J. Kulturní dědictví tradiční vesnice, *Prameny paměti*, Praha: Katedra dějin a didaktiky dějepisu Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy v Praze 2008, s. 27 – 28.

Internetové stránky

- Černohorská sáňkařská dráha,
 <<http://www.22.oblast.cz/encyklopedie/objekty1.phtml?id=126136>>, [13. 01. 2013].
- MUDROVÁ, J. Krasojízdy na rohačkách měly desítky nadšených diváků,
 <http://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/krasojizdy-na-rohackach-mely-desitky-nadsenych-div.html>, [18. 10. 2012].

Norický kůň, <<http://dev.aschk.cz/noricky-kun>>, [27. 09. 2012].

Podmínky podání návrhu k nominaci výrobce na udělení titulu Nositel tradice lidových řemesel, <<http://www.lidovaremesla.cz/?page=nositele/drzitele>>, [18. 10. 2012].

VÍTKOVÁ, K. Po nové cestě na Sněžku si lidé vyzkouší, jak kdysi dřeli šerpové, <http://hradec.idnes.cz/na-snezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020_1843394_hradec-zpravy_pos>, [13.1.2013].

Filmové dokumenty

SMRČKA, V. *Krkonošské rohačky*, Praha: 2007, (filmový dokument zaznamenaný na DVD).

Výstavy

Výstava Homo Faber, dne 08. 09. 2012, Kutná Hora.

Výstava Sáňkování dříví, dne 24. 09. 2011, Ohrada (u Hluboké nad Vltavou).

Respondenti

ADOLF, J. inf. dne 04. 08. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

ADOLF, J. inf. dne 08. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

HOFER, H. inf. dne 24. 01. 2011, Velká Úpa.

JANÁŠ, L. inf. dne 22. 07. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

JIROUŠOVÁ, E. inf. dne 24. 01. 2013, Paseky nad Jizerou.

KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

KNEIFEL, F. inf. dne 28. 06. 2005, Velká Úpa - Janovy Boudy, (archiv Víta Smrčky).

LOKVENC, T. inf. dne 13. 11. 2012, Opočno.

RUSE, R. inf. dne 05. 08. 2009, Horní Maršov - Temný důl.

RUSE, R. – RUŠOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

SCHLITZ, Z. inf. dne 01. 10. 2011, Strážné.

SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 06. 2012, Strážné.

TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

TYLŠ, J. inf. dne 22. 01. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

TYLŠOVÁ, H. inf. dne 13. 05. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.

SEZNAM FOTOGRAFIÍ

- Obr. č. 1:* Konstrukce saní rohaček, Strážné – Lahrovy Boudy 2009, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 2:* Saně křiplota, Ohrada (u Hluboké nad Vltavou): 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 3:* Saně vlčky, Strážné: 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 4:* Krosna lavičková, Velká Úpa – Janovy Boudy: 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 5:* Krosna desková, Velká Úpa: 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 6:* Krosna pultová, Velká Úpa – Janovy Boudy: 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 7:* Trakař užívaný v Krkonoších, Strážné – Lahrovy Boudy: 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 8:* Transport sena loktuší, Strážné: Lahrovy Boudy: 60. léta 20. století, autor neznámý, archiv Jana Adolfa.
- Obr. č. 9:* Doprava dřevěných klád koněm, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 10:* Ukázka dřevěného žlabu, Čierny Balog: 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 11:* Dřevěný žlab, Čierny Balog: 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 12:* Sněžnice žebříková, Velká Úpa: 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 13:* Sněžnice oblouková, Velká Úpa: 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 14:* Prázdné saně rohačky, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 15:* Rohačky naložené metrovým dřívím, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 16:* Rekonstrukce svážení dřeva na rohačkách, Velká Úpa – Janovy Boudy 2007, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 17:* Vykládání dlouhého dříví, Velká Úpa – Janovy Boudy 2007, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 18:* Kresba autora Ericha Fuchse z 1. poloviny 20. století vystavena v Krkonošském muzeu v Jilemnici, Jilemnice 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 19:* Detail kování a řetězu u saní rohaček, Velká Úpa 2007, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 20:* Rekonstrukce svážení metrového dříví, Velká Úpa – Janovy Boudy 2007, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 21:* Užívání hospodářských saní k soutěžním závodům, Pomezní Boudy 2009, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 22:* Práce se šuplerou při výrobě saní, Strážné – Lahrovy Boudy 2009, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 23:* Saně vlčky, Strážné 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 24:* Detail kloubku, Velká Úpa – Janovy Boudy 2011, foto A. Smrčka
- Obr. č. 25:* Ukázka nosení lavičkové krosny, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.

Obr. č. 26: Trakař sloužící například k transportu sena, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.

Obr. č. 27: Detail kovového ráfu, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.

Obr. č. 28: Plachty položené vedle hromady sušícího se sena, Strážné 2012, foto A. Smrčka.

Obr. č. 29: Kůň dopravující dřevěné klády, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.

Obr. č. 30: Kůň s dřevařem dopravující dřevěné klády, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka

Obr. č. 31: Sněžnice, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.

FOTOGRAFICKÁ PŘÍLOHA



Obr. č. 14: Prázdné saně rohačky, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.



Obr. č. 15: Rohačky naložené metrovým dřívím, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.



Obr. č. 16: Rekonstrukce svážení dřeva na rohačkách, Velká Úpa – Janovy Boudy 2007, foto A. Smrčka.



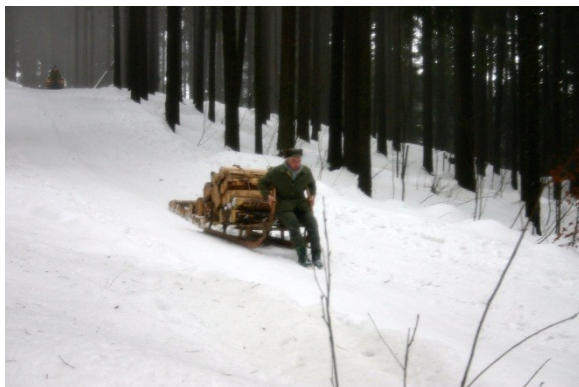
Obr. č. 17: Vykládání dlouhého dříví, Velká Úpa – Janovy Boudy 2007, foto A. Smrčka.



Obr. č. 18: Kresba autora Ericha Fuchse z 1. poloviny 20. století vystavena v Krkonošském muzeu v Jilemnici, Jilemnice 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 19: Detail kování a řetězu u saní rohaček, Velká Úpa 2007, foto A. Smrčka.



Obr. č. 20: Rekonstrukce svážení metrového dříví, Velká Úpa – Janovy Boudy 2007, foto A. Smrčka.



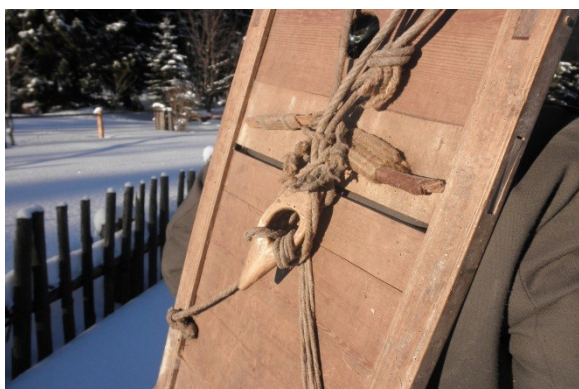
Obr. č. 21: Užívání hospodářských saní k soutěžním závodům, Pomezí Boudy 2009, foto A. Smrčka.



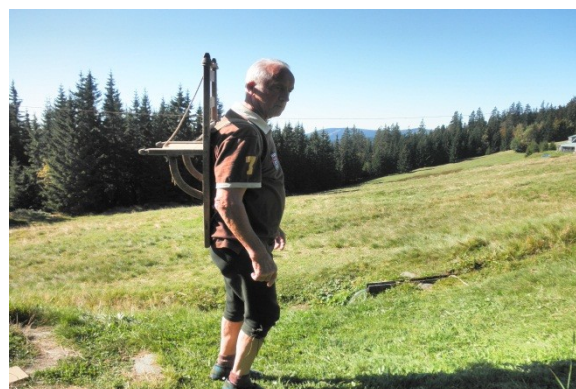
Obr. č. 22: Práce se šuplerou při výrobě saní, Strážné – Lahrovy Boudy 2009, foto A. Smrčka.



Obr. č. 23: Saně vlčky, Strážné 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 24: Detail kloubku, Velká Úpa – Janovy Boudy 2011, foto A. Smrčka



Obr. č. 25: Ukázka nosení lavičkové krosny, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.



Obr. č. 26: Trakař sloužící například k transportu sena, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.



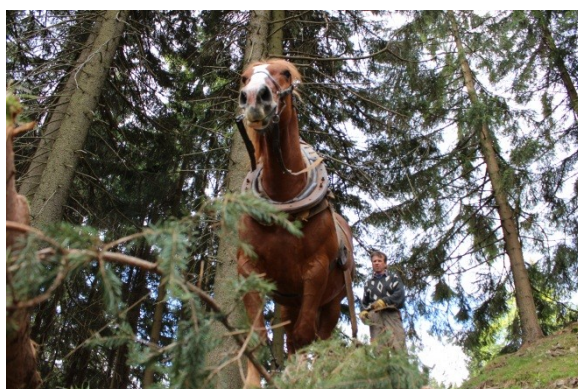
Obr. č. 27: Detail kovového ráfu, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.



Obr. č. 28: Plachty položené vedle hromady sušícího se sena, Strážné 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 29: Kůň dopravující dřevěné klády, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 30: Kůň s dřevařem dopravující dřevěné klády, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 31: Sněžnice, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.